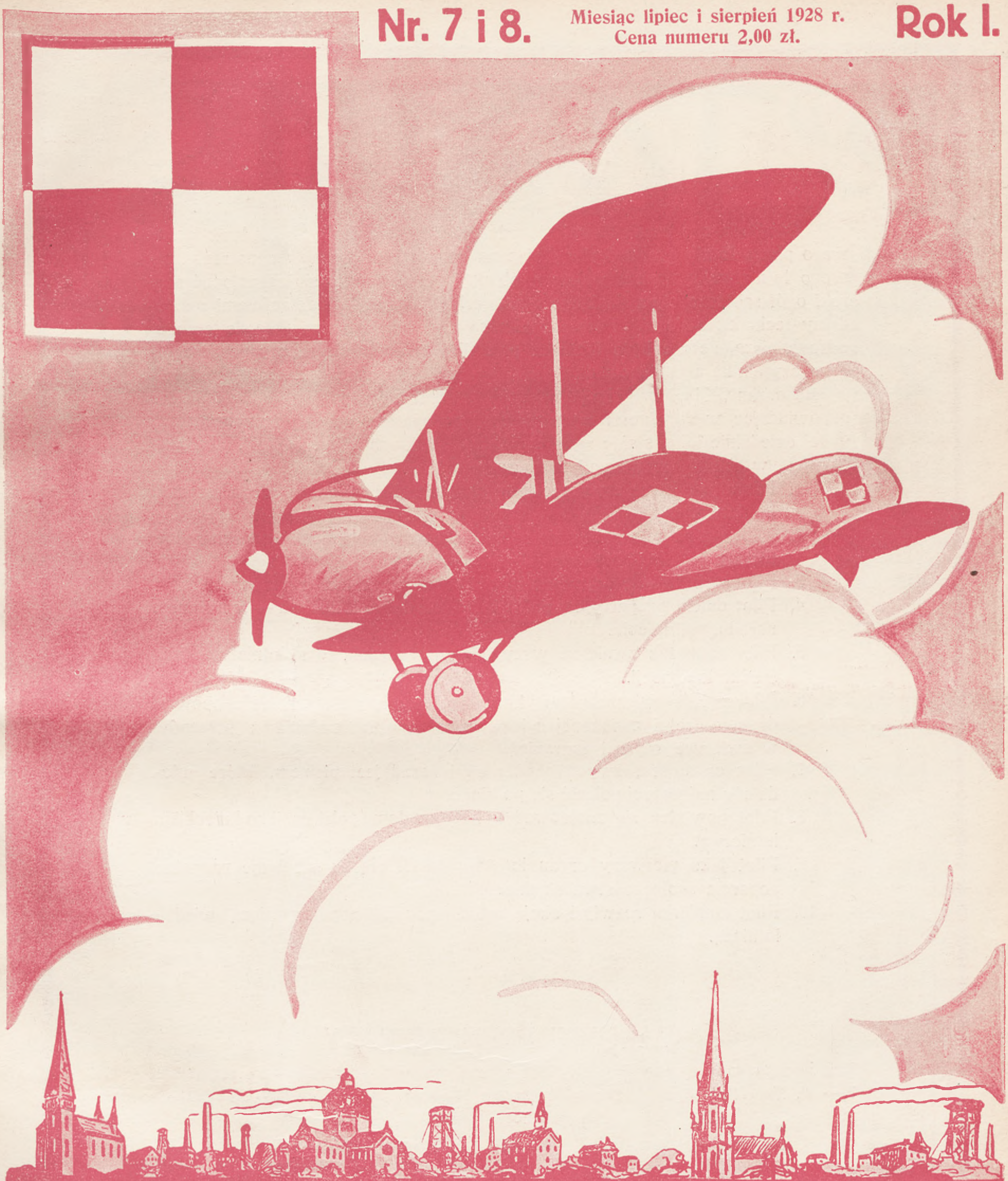
Nr. 7 i 8. Miesiąc lipiec i sierpień 1928 r. Cena numeru 2,00 zł. **Rok I.**



PILOT

OD WYDAWNICTWA.

Od dłuższego czasu dawał się odczuwać na terenie G. Śląska brak fachowego pisma lotniczego, któreby stojąc na stanowisku oceniania potrzeb naszego lotnictwa z punktu widzenia objektywnego, starało się zaznajomić szeroki ogół społeczeństwa śląskiego z najniezbędniejszemi wiadomościami z dziedziny techniki lotniczej. Potrzeba ukazania się takiego pisma stała się tem nie odzowniejszą, że nie było łącznika pomiędzy znajomością rzeczy poszczególnego czytelnika a postępem dzisiejszej wiedzy technicznej. Zadania tego podjął się organ „Klubu Pilotów" w Katowicach, czasopismo „Pilot", które odpowiadając w zupełności wymienionym postulatom, zapełni dotychczasową w tej dziedzinie lukę, stając się rzecznikiem śląskiego „Vox populi". Zadania te, ujęte w ścisłe formy reguł brzmią:

1. Pilota przykazaniem naczelnem przysposobić młodzież do ukochania lotnictwa.
2. Pilot ma na celu pouczanie społeczeństwa o wielkiem znaczeniu lotnictwa.
3. Pilot wskaże linje wytyczne lotnictwa w artykułach rzeczowych.
4. Pilot daleki od partyjnej polityki jedynie dobro lotnictwa — tem samem narodu, ma na celu.
5. Pilot zamierza zwalczać wszystkie uprzedzenia dla lotnictwa jako środka lokomocji.
6. Pilot będzie umieszczać artykuły z zakresu lotnictwa, nowele, opowiadania o treści związanej z lotnictwem i sprawozdania z postępów w awiatyce u nas i zagranicą.
7. Pilot czystością swych zamierzeń i zasad jest pismem, które młodzieży najgoręcej polecić się powinno.
8. Pilot powinien się znajdować w każdym domu polskim, jako katechizm lotnictwa.
9. Pilot jako pierwszy organ lotniczy na G. Śląsku zasługuje na pełne poparcie społeczeństwa śląskiego.
10. Pilot zamierza rozwijać akcję propagandową, popularyzującą wiedzę lotniczą.

*

WARUNKI PRENUMERATY

Prenumerata wraz z przesyłką pocztową wynosi w kraju: rocznie **12,—** zł, połrocznie **7,—** zł, kwartalnie **3,50** zł, zagranicą rocznie **18,—** zł, półrocznie **10,—** zł. Numer pojedyńczy **1,20** zł.

*

CENY OGŁOSZEŃ

Cała strona **300,—** zł, pół strony **160,—** zł, ćwierć strony **80,—** zł.
Ogłoszenia kolorowe 50% więcej.

Nr. 7/8 Katowice, lipiec-sierpień 1928 r. Rok I.



Wychodzi rok pierwszy w Katowicach. Redakcja i Administracja: Katowice, ulica Mielęckiego 8. Telefon nr. 2640.
Konto Administracji w P. K. O. Katowice Nr. 305210. Redaktor naczelny przyjmuje codziennie oprócz niedziel i świąt od godz. 17—19

TREŚĆ NR.

HEJ! NA GÓRNE SZLAKI!

Ludzkich genjuszów skrzydła od prawieków wzbijały się w przestworza i w różnych dziedzinach różne rodziły dziwy, o jakich światom dotąd się nie śniło... Od prawieków trapiła genjuszów myśl, jakby na równi z królem przestworzy wzlecieć na górne szlaki... jakby się wzbić, hen... za szarą chmur powłokę!..

Współzawodnikiem chyżego ptactwa zapragnął być **Ikar — odwieczny prototyp lotnika...** Runął w odmęty, lecz pierwszy wśród genjuszów rzucił iskrę na stos niestrudzonego tworzywa nowych cudów, który paląc się początkowo zwolna... leniwie, obryzgiwany i podsycany krwią ofiar, nieugiętych potomków Ikara, buchnął po wiekach zmagań i... zapłonął żywym płomieniem.

Na horyzoncie nowej ery pojawiły się **Okręty-olbrzymy powietrzne...** pojawiły się orłów i sokołów rywale: **Samoloty!**

Wybuchła wielka wojna światowa, podczas której zastosowanie falangi rycerzy powietrznych w tej ohydnej rzezi narodów, **przekonało ludzkość o potędze samolotu, jako środka obronnego dla każdego państwa, warującego swej niepodległości!** Wprawdzie wielka „Liga Narodów", opromieniona świetlanem godłem wszechświatowego pokoju, apelując do braterstwa ludów, stara się wszelkimi siłami o zapobieżenie strasznemu rozlewowi krwi... Czy jednak na długo wystarczy jej sił do powstrzymywania strasznych gońców obwieszczających światu początek nowej wojny?...

Kto wie?! **„Bądźmy gotowi!": oto hasło narodów, zbrojących się, pomimo płonących żagwi pokoju!**

W myśl tego hasła, **Klub Pilotów Województwa Śląskiego,** stanowiący skromną cząstkę . . społecznych, pracujących na polu propagandy i podniesienia lotnictwa polskiego, postanowił, w tej właśnie propagandzie zająć poczesne miejsce i **dla potężnej idei lotniczej zdobyć jaknajwiększą liczbę zwolenników.**

Klub Pilotów, którego członkami są byli piloci Polacy z armji zaborczych — znajdujący się na terenie Województwa Śląskiego — **postanowił być niejako ośrodkiem P. W. i W. F. w dziedzinie lotnictwa** — dziś cywilnego, jutro może... wojskowego, które z kadr „zapaleńców sportowych" **utworzy kadry dzielnych rycerzy-obrońców granic ojczystych,** co gęstą chmurą samolotów i strzał groźnych potęgą, zasłonią polską ziemię przed wrażymi zakusami! — — —

Jednym z najbardziej skutecznych środków propagandy jest **urządzanie pokazów lotniczych,** zdolnych do wywołania entuzjastycznego porywu wśród społeczeństwa, pogrążonego bądźto w apatji, lub w obojętnej szarudze codziennych borykań o życie...

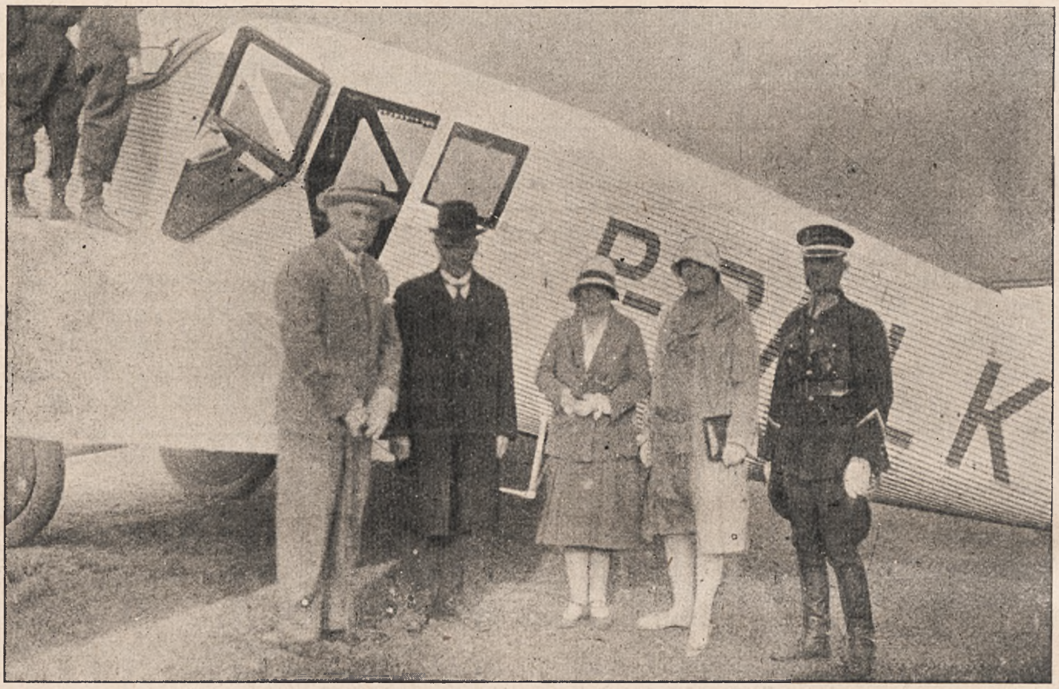
Pokazy takie, których niestety, urządza się u nas bardzo mało, w przeciwieństwie do innych krajów, udowadniają społeczeństwu, **że lotnictwo polskie stoi na wyżynach i nie zapłonie rumieńcem wstydu przed ludami zachodniemi.**

Że publiczność okazuje bardzo wiele zainteresowania świadczą echa ostatniego pokazu lotniczego urządzonego przez Klub Pilotów w Katowicach **przy pomocy Departamentu Lotnictwa i L. O. P. P., oraz przy współudziale 1-go i 2-go pułku lotniczego,** olśnionego nową brawurą świetnych pilotów: Kępińskiego, Więckowskiego, Morawskiego, Ciosińskiego, Szubki i Piroga, których sprawność i odwagę mieliśmy sposobność podziwiać podczas ostatniego pokazu.

Zorganizowany doskonale, **dzięki energji sekretarza „Klubu Pilotów“ p. Grządziela,** nie pozostawiał nic do życzenia, pod względem technicznym, co jest zasługą sierżanta pilota p. **Hugona Wolfa.**

Za dotychczasową pomoc wdzięczni ślemy gorący apel przedewszystkiem do władz lotniczych, aby siły i chęci nasze wykuwały w czynów stal **i wydatnie nas w naszych zamierzeniach i szlachetnych dążnościach poparły...**

...I do społeczeństwa polskiego odezwę serdeczną ślemy, aby poparło usiłowania Klubu Pilotów, **dążącego niestrudzenie do posiadania własnych aeroplanów mających służyć do ćwiczeń pilotów i szkolenia zastępów młodych zdobywców powietrza,** co z pośród młodzieży, owej „soli ziemi ojczystej“ wyróść mają ku **chwale i obronie granic Rzeczypospolitej!**

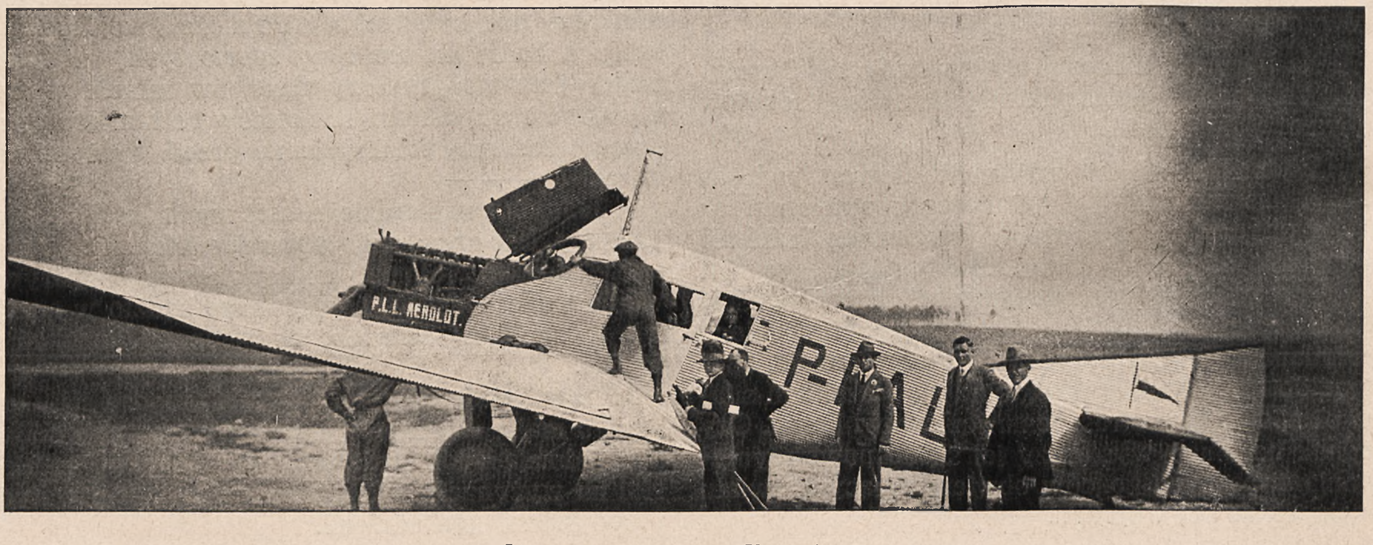


Pan Wicewojewoda Żurawski po swym locie nad Katowicami.

Hej! na górne szlaki!... a z chwilą, gdy wieść o naszym pokazie się rozszerzy... **na lotnisko Obywatele!**

Klub Pilotów Woj. Śląskiego.

K a t o w i c e, w sierpniu 1928 r.



Loty pasażerskie w Katowicach.

INŻ. FRANCISZEK RZYTKI.

WYPADKI, NIESPODZIANKI PRZY LOCIE FIGUROWYM ORAZ STACZANIU SIĘ APARATU, WSKAZÓWKI CELEM UNIKNIĘCIA TYCHŻE.

Wstęp.

Odnośnie do konieczności i wartości lotu figurowego i zataczaniu się aparatu podczas lotu czy to zamiarowego, czy spowodowanego przez wpływy atmosferyczne, istnieją różne zdania wśród fachowców.

Wobec wielokrotnie powtarzających się śmiertelnych wypadków przy wykonaniu tegoż ruchu w locie, nabrali fachowcy w zachodnich krajach przekonania, że loty figurowe oraz umyślne zataczania aparatu są praktycznie zupełnie bezwartościowe, a powodujące bardzo często niebezpieczeństwo i wypadki. Przekonanie w tym kierunku rozszerza się do tego stopnia, że wykonanie wymienionych ruchów należałoby hamować i przez czynniki miarodajne zabraniać w czasiej jak najbliższym.

Właściwy zmysł wymienionych ruchów w powietrzu zostaje zwykle pominięty przez pilota — ucznia i dlatego należy wskazać na ewentualne praktyczne znaczenie i poważne cele, które wymagają ćwiczenia lotu figurowego i różnej akrobatyki. Zdolność pilota przeprowadzenia różnych ewolucji w powietrzu ma być zdolnością do opanowania aparatu w zupełności w każdem położeniu krytycznem. Takiej zdolności do zupełnego opanowania aparatu należy wymagać od każdego rzeczywistego pilota, przedewszystkiem od pilota komunikacji cywilnej.

Powody wypadków przy ewolucjach.

Fakty, które spowodowały w ostatnim czasie śmierć wielu wybitnych pilotów można tylko tłómaczyć tem, że podczas wykonywania zawodowych wzgl. służbowych lotów, piloci wpadli w położenie krytyczne (moment niebezpieczny) i w tej chwili nie posiadali odpowiedniego doświadczenia, ażeby opanować swój aparat swoją własną wolą. Wymienionych położeń krytycznych nigdy nie można wykluczyć — lecz trzeba się z niemi każdej chwili liczyć Bardzo często będzie możliwem uniknąć momentów krytycznych, jednakże przy zaryzykowaniu innych momentów niebezpiecznych, które stawiają pilota nagle przed jeszcze cięższymi zadaniami, a szybkie zorjentowanie się pilota do opanowania aparatu rozbija się często o brak odpowiedniego doświadczenia. Większa część pilotów unika umyślnie wszelkiego rodzaju położeń doprowadzających do momentu krytycznego. Jeżeli oni jednak przypadkowo wpadają nagle w taki moment, braknie im zwykle odpowiedniej szybkiej decyzji, a wskutek małego doświadczenia pozbywają się zdrowia i życia. — Chcąc ochronić się w przyszłości przed stratami najlepszego personelu latającego, należy każdego pilota wyćwiczyć aż do zupełnego opanowania swego aparatu w każdem położeniu podczas lotu.

O ile pilot umyślnie powoduje położenia krytyczne, czyni on to naturalnie w warunkach najkorzystniejszych, n. p. w większej wysokości itp. tak, ażeby powstające przytem niebezpieczesńtwo mógł zredukować do minimum.

Większość wypadków zdarzyła się dotychczas przy zataczaniu się apratu (przeciąganie lub wpadanie do korkociągu mimowoli). Z powodu



I. Śląska Impreza Klubu Pilotów Woj. Śląskiego.

tego należy bliżej rozpatrzyć loty tegoż rodzaju. Staczania aparatu bezwzględnie nie można uniknąć, a to mimo wszelkiej ostrożności we wszystkich warunkach. Okazało się, że piloci którzy nie mieli najmniejszego zamiaru stać się akrotami, wpadali w taki stan krytyczny. Nawet piloci, którzy w lotach figurowych swój aparat należycie opanowali, albo na podstawie wielu przelecianych kilometrów, wzgl. godzin uważani byli jako znakomicie doświadczeni, ulegli wypadkowi, przy nagle powstałem zataczaniu się aparatu.

Zachodzi pytanie, czy zataczanie aparatu wogóle jest potrzebne, albo czy przy konstrukcji aparatu będzie należało wyszukać drogę do wykluczenia tego rodzaju ruchu w powietrzu, wzgl. zareagowania aparatu na różne wpływy atmosferyczne, — powodujące zataczanie. Należy tu dodać, że omówione ruchy są większą częścią zupełnie zbyteczne w używaniu aparatu do celów komunikacyjnych, co wymaga dążenia do budowy w przyszłości aparatów w odnośnej formie. Jak dalece wymagane, wzgl. potrzebne jest staczanie się aparatu w celach innych, nie da się chwilowo jeszcze zaopinjować. Na razie nie istnieją jeszcze takie aparaty, któreby się nie zataczały.

Ponieważ wszelkie istniejące typy mniejwięcej posiadają jeszcze opisane wady, zachodzi konieczność niezbędna, ażeby dany pilot opanował swój aparat w każdem położeniu krytycznem.

Wyjaśnienie powodu zataczania.

Zdaje mi się ważnem opisać co to jest zataczanie i wyjaśnić spowodowanie i przebieg tego ruchu. Przypuszczam, że lot pod pewnym kątem nastawialnym tak zwany „lot normalny“ jest ogólnie znany jako stosunek aparatu do swoich sterów.

Położenie normalnego lotu istnieje tedy, gdy przy zwiększaniu kąta nastawialnego również powiększa się siła podnosząca. Przy przekroczeniu jednak maximum tejże siły, zmniejsza się ona przy dalszym zwiększeniu się kąta nastawialnego. Zdarza się teraz, że aparat latający pod większymi kątami, aniżeli do kątów tych stosuje się siła podnosząca, wpada on automatycznie z powodu jakiegokolwiekbądź wpływu do obrotu o swoją oś kadłuba, przyczem kąt, pod którym dmie promień powietrzny na profil skrzydła, zwiększa się przy jednym, oraz zmniejsza się przy drugiem skrzydle. Przypuszczając, że obrót odbywa się w kierunku lewego ciągu śruby, to prawe skrzydło podniesie się w górę a lewe pójdzie w kierunku dolnym. W tym razie powiększa się kąt nastawialny lewego skrzydła, a tem samem gdy przy zanadto podciągniętym sterze oraz przy zwiększonym kącie nastąpi natomiast zmniejszenie siły podnoszącej oś przy prawem skrzydle, odwrotnie zmniejsza się kąt nastawialny, przez co następuje powiększenie się siły podnoszącej. Na skierowane w górę skrzydło działa większa siła podnosząca niż na skrzydło skierowane w kierunku dolnym, co powoduje coraz szybsze obracanie się w kierunku lewym oraz położenie krytyczne, wzgl. niebezpieczne. Określony przebieg tego ruchu nieda się zawsze wstrzymać przez szarpanie bocznych sterów, gdyż stery działają w takiem położeniu często przeciwnie niż w locie normalnym.



„Upominki“ Klubu Pilotów dla zwycięzców.

W staczaniu się aparatu niedoświadczony pilot w każdym razie będzie próbował przywrócić aparat do stanu normalnego lotu przez ostre szarpanie poprzecznych sterów. Jeżeli teraz nastąpi przeciwne działanie sterów to pilotowi nie uda się nadać aparatowi równowagę, lecz właśnie przyspieszy on nawet moment krytyczny.

Przy bardzo wielkich kątach nastawialnych zostaje aparat pod wpływem sił powietrznych zanadto obciążony ku przodowi. Byłoby pożądane,

ażeby aparat pod tymi warunkami wrócił automatycznie i łatwo do swej równowagi. Gdy się znajduje jednak aparat w zataczaniu o swoją podłużną oś, to w tej chwili zaczynają działać siły bezwładności, które zwykle zrównoważają siły powietrzne, powodując przytem podtrzymanie stanu lotu przeciągniętego. Wymienione siły bezwładności działają naturalnie obciążająco na tył aparatu a powstanie tychże można sobie wyobrazić następująco: Ze względu na stosunek sił bezwładności można porównać aparat latający z płytą horyzontalną. Taka płyta obracana o jakąś oś dąży zawsze do ustalenia tej osi jako prostopadłej do swej płaszczyzny. Tak samo zachowuje się aparat latający. Również i tu stoi oś krążąca pod pewnym kątem do osi kadłuba, która to oś ku osi krążej jest skośnie nachylona. A zataczanie nastąpi przy największych kątach nastawialnych. Przy coraz bardziej zwiększającej się szybkości krążenia stara się aparat podobnie do płyty również swoją oś prostopadle ustalić do osi krążącej, t. zn. swoje kąty nastawialne powiększać. Powiększanie kąta nastawialnego idzie tylko tak daleko, aż działające z tyłu siły bezwładności stają się równemi siłom powietrznym, działającym na przeciążenie aparatu z przodu, t. j. aż osiągnięty zostanie stan równowagi.

Wskazówki dla uniknięcia wypadków przy locie figurowym i zataczaniu się aparatu.

Ażeby ograniczyć wypadki przy locie figurowym, wzgl. zataczaniu sie aparatu do minimum, koniecznością są następne dwa wymagania:

1) Każdy typ aparatu, który ma się dopuścić do użytku we wszystkich swoich właściwościach musi być tak bez zarzutu, żeby przy odpowiedniej obsłudze wypadki były wykluczone. Wymaganiu temu stanie się zadość, o ile każdy typ aparatu przed dopuszczeniem go do użytku został przez władze miarodajne należycie zbadany na swoje właściwości we wszelkich położeniach podczas lotu, a dopiero po dopisaniu wszelkim postawionym warunkom bezpieczeństwa, względnie po zniknięciu ostatnich najmniejszych nawet zarzutów może być oddany do użytku. Faktycznie w krajach zachodnich były zbadane w ten sposób wszelkie typy aparatów, które w ostatnim czasie uległy wypadkom. Należy przeto przypuszczać, że wypadki te zdarzyć się mogły tylko przez zużycie wadliwego materjału przy budowie aparatu oraz przez niedostateczne wykształcenie, lub brak doświadczenia odnośnego pilota.

Z powyższego należy wyeliminować drugie wymaganie mające na celu wykluczenie a przynajmniej uniknięcie wypadków a mianowicie: „Pogłębienie wiedzy podczas kształcenia pilota“. Dzisiejsze wymagania przy wydaniu legitymacji dla pilota akrobaty są niewystarczające. Warunki egzaminowe muszą być ostrzejsze aniżeli dotychczas, kiedy wystarczyło kilka lotów figurowych na stosunkowo zwykłych typach. Przyszły pilot przy egzaminie musi pod każdym warunkiem udowodnić swoją zdolność do opanowania takich typów, które wobec najnowszego zdobycia konstrukcji stawiają pilotowi znacznie wyższe zadania.

Każdy typ aparatu zastosowuje się inaczej do lotu figurowego i do zataczania (krążenia). Ażeby w każdem położeniu zostać panem swojego aparatu, musi dany pilot przećwiczyć się na wielkiej ilości różnych typów, przyczem lot figurowy i zataczanie powinny należeć do programu egzaminowego. Tedy staje się faktem, że lot figurowy oraz karkołomne korkociągi nie będą już sensacją, lecz należą do zwykłego latania. Wstawienie tego rodzaju ćwiczenia do programu wyszkolenia i egzaminowania pilotów przy możliwości późniejszego częstokrotnego powtarzana takich ewolucji, daje gwarancję, że żaden pilot nie będzie się dał ogarnąć ponurej obojętności podczas wykonywania swoich normalnych lotów zawodowych.

Pilot w ten sposób wykształcony i doświadczony z największą chęcią będzie dążył do tego celu, aby jeszcze pogłębić swoje doświadczenia w zawodzie jako pilot komunikacyjny wzgl. w służbie wojskowej. Owocne skutki takiego wyszkolenia będą zagwarantowane w tej chwili, gdy personel naukowy o własnem bogatem doświadczeniu stać będzie we większej ilości do dyspozycji, a szczególnie gdy komisja egzaminacyjna składać się będzie z członków, z których każdy cieszy się publiczną opinją wybitnego fachowca w tym dziale. We wszelkich innych odgałęzieniach życia społecznego wymaga się, że w każdymbądź razie nauczyciel powinien więcej rozumieć aniżeli jego uczeń. Stanowi to tem bardziej warunek zasadniczy w lotnictwie, gdzie się zawsze rozchodzi o życie człowieka. Jeżeli powyższe wskazówki zostaną zastosowane jaknajściślej, osiągniemy gwarancję, że w przyszłych raidach lub imprezach lotniczych będzie brał udział tylko najwybitniejszy personel lotniczy, zmniejszy się ilość niefortunnych wypadków do minimum, a możliwość jeszcze ewentualnych wypadków będzie łatwo można stwierdzić po większej części w nieodpowiednim materjale lub jako spowodowane przez nieznane jeszcze siły wyższe, względnie w skoncentrowaniu się różnych wpływów nadzwyczajnych.

Powyższy krótki pogląd ma służyć do zachęcenia szerokich kół naszego społeczeństwa, w jaki sposób zdobyte przez mnóstwo ofiar doświadczenie należy wykorzystać na dobro naszego młodego lotnictwa, oraz dalej wskazywać drogę do osiągnięcia pełnego zaufania do tegoż lotnictwa, które kiedyś stanie w pierwszym rzędzie obrony interesów i ambicji naszej kochanej Ojczyzny.



POLSKIE ZAKŁADY SKODA.

Wzmożenie zdolności wytwórczej w Rzeczypospolitej Polskiej, a w konsekwencji podniesienie do kulminacyjnej potęgi, naszej tężyzny gospodarczej, stanowiącej podwaliny mocarstwowego rozwoju Polski, jest nakazem chwili i **najwyższem przykazaniem każdego zdrowo myślącego obywatela,** a w pierwszym rzędzie przodujących czynników w dziedzinie gospodarki i **decydujących o losach Narodu i Państwa.** Trzymając się ściśle tych, a nie innych wytycznych — po zerwaniu z nowoczesnemi metodami powojennych targowiczan: żerowania przy żłobie Państwa i dokonywania wiwisekcji na ciele Polski, przez zachwaszczanie i zabagnianie gospodarki państwowej uprawianiem systemów łapowniczo-protekcyjnych, postanowiły **czynniki rządowe i sfery gospodarcze, którym dobro kraju leży szczerze na sercu** „puścić kosy na te chwasty“, co głuszyły niwy gospodarczo-handlowe Polski powojennej.

Nastąpiła wyraźna sanacja w różnych dziedzinach gospodarczych, postępując naprzód gigantycznym krokiem.

Jednem z najważniejszych zadań gospodarczych jest **bezsprzecznie umożliwienie wytwórczości:** owej **stuprocentowej gwarancji bezpieczeństwa zewnątrz i wewnątrz, gwarancji mocarstwowego stanowiska,** a mianowicie: **rodzimej wytwórczości polskiego lotnictwa stawiającej nas na szczeblu niezależności od innych Narodów.** Tak a nie inaczej — pojęły to doniosłe zadanie Polskie Zakłady Skody S. A. w Warszawie — przejęte przez obecny Zarząd i uruchomione w zabudowaniach fabrycznych dawnego „Tow. Franco-Pol.“ na Okęciu pod Warszawą, **dzięki którym jesteśmy w stanie remontować a w najbliższej przyszłości wytwarzać silniki lotnicze z wyrobów krajowych.**

Z górą 1000 par rąk roboczych, około 50 doświadczonych inżynierów - konstruktorów i sprawny aparat administracyjny jest duszą, mózgiem, maszyn co warczą nieustannie i huczą radośnie w zgodnym koncercie pracy i wysiłku dla polskiej wytwórczości.



Kapitał zakładowy wynosi 600.000 złotych, który w najbliższym już czasie zostanie powiększony trzykrotnie, tj. do 1,800.000 złotych. Fabryka w tej chwili zajmuje się jeszcze seryjną naprawą dla lotnictwa silników Lorraine Dietrich 400 i 450 KM, jednocześnie jednak wykańcza pierwszą serję części do nowobudujących się silników Lorraine 450 KM. Pierwsza partja silników ukończona będzie na wiosnę r. b. poczem fabryka w całości przejdzie na regularną produkcję tego jednego typu silników, stopniowo zwiększając ich produkcję. Obecnie pracuje w pełni już dział wałów korbowych, karterów, tłoków i t. d.

Teren ogólny, który zajmują „Polskie Zakłady Skody“ wynosi 20 morgów, przylegających do budującego się lotniska warszawskiego. Zabudowana powierzchnia wynosi już 19,000 m², a w krótkim czasie nowe budowle staną i na reszcie placu.

Fabryka w dzisiejszym stanie składa się z dwóch wielkich hal — montażowej i obrabiarek z przyległymi do nich pomieszczeniami, przy pierwszej biurowymi, przy drugiej kreślarni i laboratorjów. Prócz tego oddzielne hale zajmuje stolarnia i kotłownia z wysoką wieżą ciśnień. Szereg mniejszych budowli, wśród których budujący się większy stand próbny motorów dopełniają całości budynków fabrycznych. Oprócz tego poza terenem ściśle fabrycznym wznosi się wspomniana już piękna 3-piętrowa kamienica na mieszkanie dla urzędników oraz szereg mniejszych domków jeszcze nie wykończonych dla robotników. Wszystkie budynki stanowią ostatnie słowo w dziale budownictwa fabrycznego a hale służyć mogą za wzór konstrukcji żelazobetonowej.

Fasady zaprojektowane zostały przez architekta Nagórskiego, co służy za dowód, że nawet i strona estetyczna nie została tu pominiętą. Maszyny i obrabiarki w ilości 360, stanowią ostatnie słowo techniki. Zwracają zwłaszcza uwagę przepiękne amerykańskie frezarki automatyczne. Co jednak stanowić może chlubę Zakładów „Skody“, to laboratorjum fabryczne urządzone wprost z przepychem i

niesłychanym bogactwem wyposażenia. Przypuszczam, iż jest to dziś w Europie, i wystawia Zakładom „Skody“ świadectwo niezwykle sumiennego traktowania sprawy dobrego gatunku materjałów dostarczanych wojsku. We wszystkich budynkach i urządzeniach fabrycznych uderza wprost celowość i porządek, które stawiają nowopowstałą fabrykę w rzędzie fabryk modelowych.

Na czele „Polskich Zakładów Skody“ stoi Rada Zawiadowcza, złożona z prezesa Stanisława ks. Lubomirskiego, wiceprezesa senatora Józefa Simonek'a, prezesa Czeskich Zakładów Skody, i członków: prof. Stanisława Okolskiego, inż. Stefana Skoczyńskiego, dyr. Bolesława Avenariusa, dyr. Tadeusza Heynego, dr. Władysława Sykory, naczelnego dyrektora Czeskich Zakładów Skoda, dyr. Włodzimierza Fiale i inż. Wilhelma Hromadko, naczelnego dyrektora fabryki mechanicznej Czeskich Zakładów Skoda.

Naczelnym Dyrektorem „Polskich Zakładów Skoda“ i duszą całego przedsiębiorstwa jest b. Prezes Komisji Sportowej A. P. inż. Tadeusz Heyne. Jego to energji, inicjatywie i ogromnemu doświadczeniu przypisać należy, powstanie i tak niezwykle szybkie zorganizowanie fabryki na Okęciu. Dyrektorem technicznym fabryki jest znany specjalista w dziedzinie silników spalinowych inż. prof. St. Płużański. Kierownikiem laboratorjum został znany również specjalista inż. Paszewski.

Wobec powyższych danych możemy z naszej strony wyrazić radość i powitać fakt powstania w Polsce pierwszej fabryki silników lotniczych i doniosłość faktu tego silnie podkreślić, przesyłając Polskim Zakładom Skody w imieniu Klubu Pilotów i redakcji naszego pisma serdeczne życzenie pomyślnego i jak najszybszego rozwoju.



MIARA SIŁ — NA ZAMIARY.

Dwa nazwiska, których dźwięk . . . **dwa serca,** których tętno . . . rozbrzmiewało w zgodnym koncercie w 30 miljonach serc Polaków! **Dwa jestestwa,** co przez kilka miesięcy dyskretnych przygotowań do lotu i wyczekiwań na pomyślne warunki atmosferyczne nad Atlantykiem, napełniały nasze dusze nadzieją, że **na stalowym Orle Białym,** symbolu Ojczyzny naszej, na którego piersiach, aureolą bohaterstwa opromienione, lśni nazwisko kryształowego obywatela nowej ery polskiej: **Marszałka Józefa Piłsudskiego, zwyciężą groźny . . . bezmierny Ocean,** i jako triumfatorzy staną na ziemi dumnego Albionu — wśród nieprzeliczonych rzesz braci polskiej, **śpiewają pieśń o mocarstwowej potędze ducha i państwowości Polski Zmartwychwstałej!**

Nareszcie zawarczały śmigi!

Wzlecieli ! !

Po sumiennych przygotowaniach do lotu, wykazujących systematyczność, świadczących o technicznej wiedzy majorów Idzikowskiego i Kubali i stanowiących ośrodek podziwu u lotników francuskich — **wzlecieli** „asy“ polskiego lotnictwa . . . unosząc ze sobą w sercach **niechęć do pewnej części prasy polskiej, która w spokojnem wyczekiwaniu lotników na pomyślne warunki atmosferyczne widziała koszmary tchórzostwa,** w przeciwieństwie do prasy francuskiej, (nie zaślepionej w partyjnem matactwie — przyp. zecera), wiedzącej o tem, że **na pomyślne warunki odlotu,** nieomal każdy lotnik z bronią u nogi, **miesiącami czekać musi!**

I nagle — jak grom — spada wieść!

Majorowie Idzikowski i Kubala, rozpoczęli lot transatlantycki! . . . wieść, co rozległa się radosnem echem w Polsce całej i wśród amerykańskiej Polonji . . .

Miljony serc polskich żywiej zabiło!

Miljony serc polskich słało myśl, ku górnym szlakom rycerskiego ptaka, życząc naszym bohaterom niosącym sławę polskiego imienia w bezmiary świata . . . Szczęść Boże!

Przy ogólnem obciążeniu 8000 kg. — w tem benzyny 6300 i oliwy 223 kg. — wzbili się w powietrze, po udatnym starcie 600 mtr. na wysokość 400 metrów i z przeciętną chyżością 180 km. na godzinę pomknęli w stronę Nowego Świata, obierając kierunek na Azory-Halifax, New York. Warunki atmosferyczne — świetne!

Skrzydła **Orła polskiego** szumią nad Atlantykiem a warkoty śmigieł grają hymny radości . . . . Szczęść Boże!

— — — — — — — — —

Ale o zgrozo!

Po szczęśliwym przelocie z górą 4000 km. czyni major Kubala straszne odkrycie!

Defekt motoru! Naprawa podczas lotu niemożliwa?! Po nieudałych próbach energiczna, szybka decyzja: odwrót ku wybrzeżom Francji!

Po 42 godzinnym locie i borykaniu się z mgłami, wichurą i rozpętanym żywiołem burz morskich, jaki rozszalał nad Atlantykiem, opuszczają się nasi lotnicy na morze o 60 mil od wybrzeży Portugalji, wyratowani przez niemiecki okręt „Samos", który zdążyli zawiadomić o grożącem im niebezpieczeństwie.

W imię haseł ogólno-ludzkiej humanitarności przewiezieni do Oporto, odpoczęli po trudach i nadludzkich zmaganiach. Major Kubala, podleczył się z ran, odniesionych podczas akcji ratunkowej!

W stolicy Francji, dokąd udali się nasi **rycerze lotnicy,** nabiorą sił do dalszych poświęceń dla chwały Polski!

„To nie był lot . . . lecz próba lotu!"
To była miara sił — na zamiary!
Zdaliście egzamin, orłów podniebnych rywale!
Zmierzyliście siły . . . zdolne pokonać tytanów!
Zmierzyliście siły — odpowiadające wielkim, szlachetnym zamiarom!

Odwagi!

Na powtórny Wasz wzlot w górne regjony . . . Na zwycięstwo! . . . Na chwałę Oręża polskiego . . . którą poniesiecie do dumnego Albjonu, grają surmy z Marjackich wieżyc prastarych! . . .

Czynowi Waszemu cześć!

Na czyn powtórny czeka 30 miljonów polskich serc i dusz! — — — — — — Wzlećcie!

K a t o w i c e, w sierpniu 1928 r.

Wienczysław Mirski.



Major-pilot Idzikowski i major-pilot Kubala przed odlotem.



P. Wicewojewoda Żurawski w otoczeniu pilotów oraz członków Klubu Pilotów.

INŻ. PIOTR TUŁACZ.

LOTNICTWO JAKO CZYNNIK CYWILIZACYJNY.

(Dalszy ciąg).

Ponieważ „czas to pieniądz“, więc wynosiło to 28.000.000 dolarów, nie licząc oprocentowania. Ażeby zdać sobie sprawę z tego, jakie to pociągnięcie miało znaczenie dla Forda, należy dodać, że cały zapas wolnej gotówki, jakim Ford przedtem rozporządzał, wynosił tylko 20.000.000 dolarów. Ford nie zatrzymał się jednak na osiągnięciu tego sukcesu; dalsze usprawnienie produkcji skróciło cykl wytwórczy samochodu do 36 godzin, licząc od chwili dostarczenia rudy żelaznej do wysokich pieców aż do chwili opuszczenia fabryki, o własnej sile przez gotowy samochód.

Naturalnie przykład ten można transponować na każdy organizm gospodarczy, gdzie cykl wytwórczy nie jest zależny od warunków przyrodzonych.

Możemy być przekonani, że usprawnienie naszej komunikacji, rozwinięcie nowych jej gałęzi, zapewniających większą szybkość handową, pozwoliłoby nam, zupełnie podobnie jak Fordowi, uruchostwami samochodowemi umowy, dotyczące współpracy w przewozie osób i towarów.

Długość linji autobusowej w Niemczech wynosiła we wrześniu roku ub. 410 km., towarowej zaś 1,343 km. W ostatnich czasach projektuje się załadowywanie przesyłek drobnicowych do samochodów, wjeżdżanie załadowanymi samochodami na platformy kolejowe, celem dalszego transportu. Następnie na stacji przeznaczenia wyładowanie całego samochodu i dostarczenie bezpośrednio towaru do odbiorcy samochodami. Widzimy więc, jak kolosalną rolę w gospodarstwie społecznem odgrywa szybkość komunikacji. Nie ulega wątpliwości, że ze wszystkich obecnie znanych środków komunikacyjnych, największą szybkość handlową posiada komunikacja lotnicza. Mimo dotychczasowych braków w odpowiedniem urządzeniu przy zabiegach lub należytego połączenia z innemi środkami komunikacji, komunikacja lotnicza już dzisiaj walczy zwycięsko ze swojemi konkurentami. Jednakowoż zwycięstwo





mić bardzo znaczne sumy, większe z pewnością od pożyczek zagranicznych.

A jednak u nas dzieje się, a przynajmniej działo się przedtem wprost przeciwnie. Możemy śmiało stwierdzić, że do roku 1926 uczyniliśmy wszystko, ażeby zahamować jaknajwięcej rozwój komunikacji samochodowej w Polsce. Mimo tego jednak życie było silniejsze i ostatnie cyfry statystyczne wykazują stały wzrost ilości samochodów w Polsce. W oficjalnym organie naszych Ministerstw, tj. w „Przemyśle i Handlu“ znajdujemy ciekawe sprawozdanie z kongresu samochodowego w Londynie, który się odbył w listopadzie zeszłego roku. Kongres ten bardzo ciekawy ze względu na materjał dyskusyjny, zgromadził reprezentantów 40 krajów całego świata. W trakcie dyskusji wyłoniło się niezbicie, że transport samochodowy najlepiej odpowiada ciągle postępującemu zróżniczkowaniu życia gospodarczego i jego przyśpieszonemu tempu. W Ameryce Północnej zarządy kolei przystąpiły już obecnie do uzupełnienia swych linji komunikacją samochodową. W Niemczech koleje Rzeszy zawierają z przedsiębiorto okupione jest wielkiem wysiłkiem całego społeczeństwa. Obok szybkości o rentowności danego środka komunikacji decyduje koszt przewozu. Dlatego też mimo dążenia do osiągnięcia coraz większej szybkości handlowej, utrzymują się dotychczas dawne środki komunikacji, jak np. transport wodny lub lądowy. Jest to dotychczas najtańszy środek transportowy, który nadaje się do przewozu nisko wartościowych towarów masowych. W przyszłości należy przewidzieć naturalny podział w tym sensie, że transport masowy na dalekie przestrzenie, zależeć będzie do zakresu pracy kolejowej, transport drobnicowy opierać się będzie na komunikacji samochodowej. Natomiast wysoko wartościowe przedmioty, nie znoszące transportu kolejowego, szybko się psujące a niezajmujące wiele miejsca, będą przewożone samolotami. Według jednego z raportów Konsulatu Polskiego w Berline, możnaby osiągnąć w Niemczech bardzo dobry zbyt dla świeżych grzybów polskich. Grzyby jednakże nie znoszą transportu kolejowego i zbywamy je na razie jedynie jako grzyby suszone, z poważną stratą na wartości. Jednakowoż

powiedziałem już przedtem, że komunikacja lotnicza przy swej wielkiej szybkości handlowej, obarczona jest nie współmiernie wysokiemi kosztami przewozu. W Europie wszystkie państwa subwencjonują towarzystwa komunikacji lotniczych, a subwencje te stanowią ¾ dochodu tych towarzystw. Nie można więc przewidzieć narazie szybkiego rozwoju komunikacji lotniczej, o ile nie nastąpi znaczne obniżenie kosztów własnych, dzięki dalszym postępom techniki. Nie chcę mówić o zawiłym systemie i konstrukcji subwencji lotniczych w różnych państwach Europy, które przewidują specjalne opłaty za przebyte klm. drogi,

premję za regularność, premję handlową i premję organizacyjną.

Chciałbym natomiast przeciwstawić systemowi europejskiemu system amerykański, który nie przewiduje żadnych subwencyj. Wskutek tego w Ameryce Północnej istnieje jedynie transport poczty oraz komunikacje utrzymane dla prywatnych celów, jak np. w zakładach Forda. Obecnie stwierdzić należy, że ewolucja w kierunku samowystarczalności komunikacji lotniczej odbywa się i największe postępy zrobiła w Niemczech. Jednakowoż są one jeszcze dalekie od tej granicy, jaka byłaby potrzebna do jej usamodzielnienia. Miernikiem tej ewolucji może być ilość koni, potrzebnych na przewóz jednego pasażera.

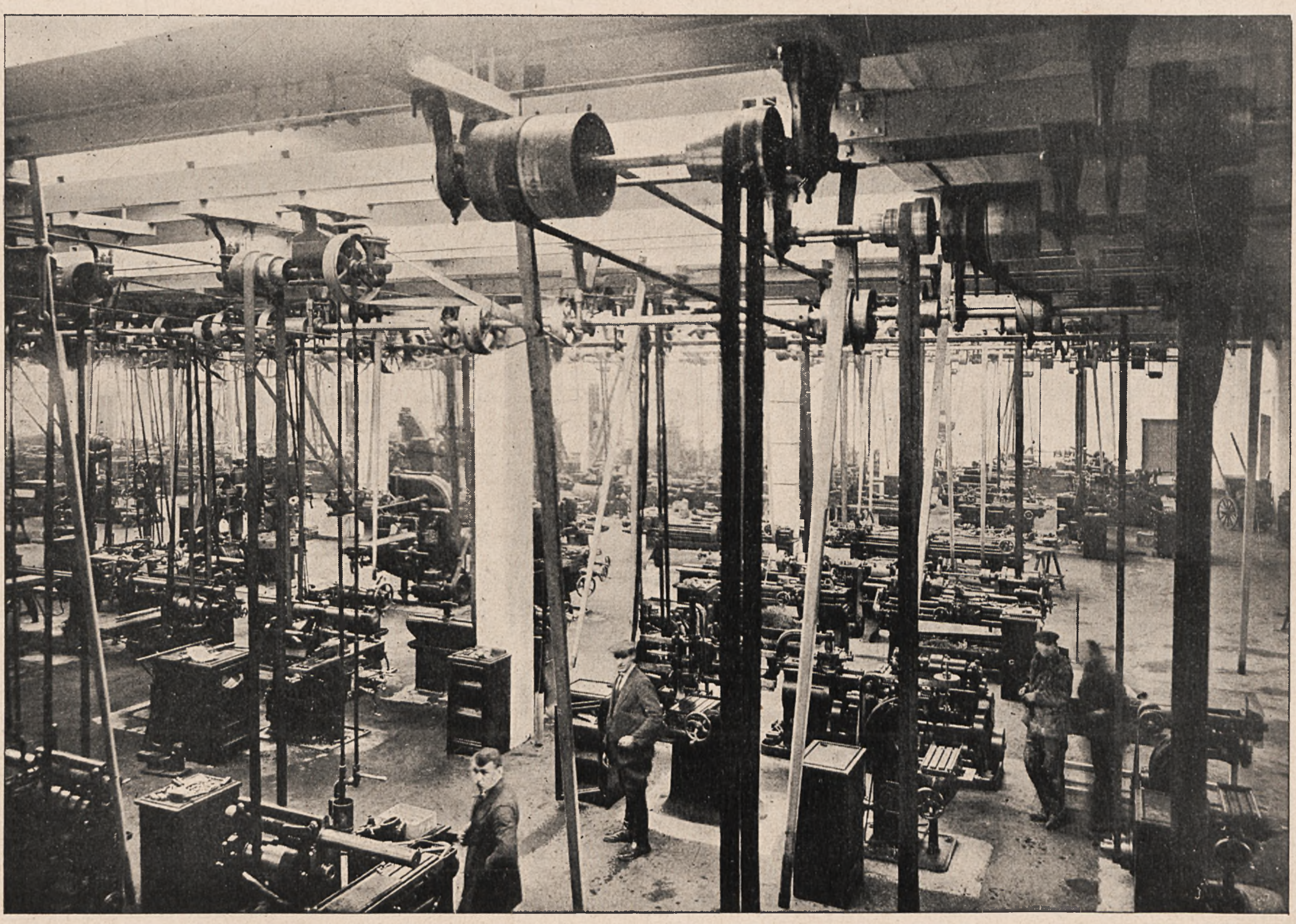
Otóż wiemy, że używane w Polsce samoloty Junkersa, potrzebują do przewozu 6-ciu pasażerów motoru 180-konnego, co wynosi około 30 koni na jednego pasażera. Przy tym samym tonażu ilość koni na pasażera jest znacznie wyższą przy samolotach francuskich. Naturalnie przy porównaniu samolotu trzeba mieć zawsze na uwadze największy ich tonaż i największy promień działania. Im wyższy promień działania, tem większe obciążenie samolotu paliwem na koszt ciężaru użytecznego w sensie handlowym. Im mniejszy tonaż samolotu, tem mniejsza jest siła potrzebna do transportu załogi ze względu na mechaniczne podobieństwo, jakie zachodzi przy budowie samolotu. Przy małych dwu-osobowych samolotach siła motoru może znacznie być obniżoną.

Czytaliśmy przed rokiem w prasie o dalekim rajdzie dwu-osobowej awionetki systemu Dajmlera o sile 20 koni. Bardzo ciekawym próbom oparcia budowy samolotu na zbycie prywatnym jest przykład małego samolotu fabryki de Hawilland. Fabryka ta przeprowadziła kalkulację kosztów utrzymania małego aparatu typu „Moth“, a zestawienie to jest tak ciekawe, iż w streszczeniu podajemy je według artykułu, który się niedawno ukazał w małym czasopiśmie wydanym przez tę fabrykę.

Fabryka de Hevilland podaje następującą kalkulację kosztów eksploatacji samolotu „Moth“ dla prywatnego właściciela:

1. Oszacowanie godzin lotu w ciągu jednego roku

Przyjmując, że właściciel samolotu „Moth“ mieszka w Londynie i mając rozległe interesa handl. do załatwienia, posiada samochód, którym odbywa 12.000 mil rocznie oraz 3.000 mil koleją i statkiem



Hala maszynowa w Zakładach Skody, S. A. Warszawa — Okęcie.

to przy średniej szybkości 25 mil na godzinę spędza on 480 godzin rocznie w podróży.

Może on zaoszczędzić na tym czasie 339 godzin, o ile zamiast samochodu użyje samolotu „Moth". który przy swej szybkości średniej 85 mil na godzinę, potrzebuje tylko 141 godzin na przebycie 120.000 mil.

Wliczając w to podróże turystyczne i odwiedziny znajomych, razem może właściciel samolotu odbyć w ciągu roku 250 godzin lotu, czyli przebyć 21.250 mil ang. co możnaby przyjąć za podstawę do kalkulacji kosztów eksploatacyjnych, na które składają się:

Środki napędowe, utrzymanie, koszta garażu i lotniska. Samolot „Moth" da się po każdym locie

Ze względu na duże udogodnienie, jakie daje Królewski Aeroklub swym członkom, każdy właściciel samolotu będzie należał do klubu i zapłaci wtedy wpisowe Ł. 6. 6 sch.

3. **Asekuracja.**

Roczna asekuracja jest jeszcze mało rozpowszechniona w lotnictwie. Należy jednak przyjąć, iż warunki i pod tym względem ulegną w przyszłości znacznej poprawie. Przy samolotach jednomotorowych, lądowanie przedstawia ryzyko — i tutaj towarzystwa asekuracyjne starają się ocenić każdy z poszczególnych wypadków indywidualnych, gdyż nie posiadają dostatecznych danych do określenia standartu stawki ubezpieczeniowej. Ubezpieczenie samolotu na wypadek ognia i rozbicia, odpowie-



Najmłodsza pasażerka na lotnisku katowickiem, Bożena Weichmanówna.

złożyć i można go przyczepić do samochodu dla przetransportowania zwykłemi drogami. Garaz wobec tego może być niewielki i wynajęcie takiego garażu na lotnisku kosztuje Ł. 1 tygodniowo, przyczem kwota ta obejmuje mycie samolotu, manewrowanie tegoż przy wprowadzeniu i wyprowadzeniu z garażu oraz używanie lotniska.

Za lądowanie na lotnisku opłaca pilot 2.6 sch. przy lotniskach prywatnych. Otrzymuje on przytem biuletyn meteorologiczny, może przeprowadzić odprawę celną i ma cały szereg udogodnień.

2. **Inne wydatki roczne.**

Dla uzyskania dyplomu pilota i otrzymania licencji na odbywanie lotu potrzebne jest zaświadczenie lekarza i zdanie egzaminu. Właściciel jednak o ile jest pilotem, to dla odnowienia swej licencji potrzebuje tylko zaświadczenie częstego pilotowania, co rocznie kosztuje 5 sch., gdy tymczasem konsultację lekarza domowego, musi opłacić w wysokości Ł. 1.

działności prawnej w stosunku do osób trzecich. wynosi rocznie Ł. 150: jednakże przez odpowiednie starania można osiągnąć zniżkę do Ł. 100.—

Przeliczając zestawienie powyższych rozchodów na naszą walutę, otrzymamy koszt lotu za 1 km. w wysokości 45.7 gr. — W porównaniu z samochodem koszta te są prawie równe, przyczem należy uwzględnić, że właściciel samolotu zaoszczędza przytem 330 godzin rocznie na czasie podróży

Nauczyć się latać można w bardzo krótkim czasie w klubach lotniczych, które otrzymują subwencję z Rządu, tak, że cały kurs wyszkolenia kosztuje Ł. 25 dla przeciętnego ucznia w czem już wliczone są koszta egzaminu i świadectwa. Również fabryka de Hevilland podejmuje się we własnym regime wyszkolenia na pilotów, nabywców samolotów „Moth".

C. d. n.

LOTY ODWAGI — LOTY POŚWIĘCENIA.

Na marginesie tytanicznych zmagań „Italji“ i ratujących ją bohaterów z „Molochem Północy“.

Genjusz ludzki — owo potężne „perpetuum mobile“, ów nigdy niestrudzony czynnik w żywotności wszechbytu, przerzucający się z nieokiełzaną energją ze świata na światy i zdobywający dla wiedzy coraz to nowe mety, postanowił, już oddawna, zburzyć zapory grobowego milczenia, otaczające niezgłębione sezamy podbiegunowych tajemnic i lodowych pustyń bieguna północnego.

A mroźny biegun strzegł bacznie swoich tajemnic... strzegł uparcie!

Śmiałka, który kiedykolwiek chciał wyrwać zazdrośnie strzeżone tajniki z głębin śnieżnego seraju i obwieścić je światu... Karał śmiercią niechybną!!

oprawach mają smugi i skazy, przyćmiewające potęgę blasku...

Wyprawa gen. Nobile ma przykre szczerby... — tem przykrzejsze dla tych, którzy dzielnemu potomkowi Rzymian — życzyli w jego podbiegunowej wycieczce wiele, wiele szczęścia!

* * *

Kiedy po długich, skrupulatnych przygotowaniach, wystartowała „Italja“ pod wodzą gen. **Nobile** unosząc ze sobą w podniebne regjony kwiat uczonych włoskich i obcych: **Prof. Pontremoli, Behounka i Malmgrena,** oraz zastęp techników-fachowców w dziedzinie aeronautyki i prując przez cudne błękity czarującej włoskiej krainy, unosząc się ponad śnieżne wierzchołki niebotycznych Alp i ponad krasę malowniczych naddunajskich nizin — znalazła się niebawem **ponad lasem górnośląskich kominów** i...



Oczekujący zbawienia z „Italji“.

Lecz młody genjusz ludzki wynalazł stalowe orły skrzydlate. — Potężne sterowce poczęły grozić polarnym twierdzom!

Na podbój ich ruszyła cała armja badaczy i uczonych... Co pewien czas kto inny obejmował dowództwo nad wyprawą... Co pewien czas inna narodowość kusiła się o zdobycie wawrzynów zwycięstwa „Śnieżno-białego Sfinksa“ — — —

Finały lotów były jednak zawsze albo bezowocne, albo tragiczne. Do szczęśliwców, którym udało się ujść przed mściwą ręką lodowego Molocha i przynajmniej przelecieć ponad biegunem należeli **Nansen, Larsen, Higleif i Amundsen na „Norge“, a ostatnio 16 kwietnia Wilkins i Fielsen.**

* * *

W maju b. r. pokusił się o zdobycie wawrzynów zwycięzcy bieguna, italski gen. Nobile, wraz z 17 towarzyszami.

Jeśli kto twierdzi, że zdobył on zwycięski djadem — musi jednocześnie chcąc być sprawiedliwym. — przyznać, że drogie kamienie, tkwiące w złotych

straciwszy orjentację błądziła czas jakiś ponad Katowicami i okolicą nie mogąc znaleźć kontaktu z radjostają katowicką... **zaczęliśmy powątpiewać o tem, czy Nobile, zdoła dotrzeć do celu swych zamierzeń,** — czy przez mgły, wichury, śnieżyce i burze podbiegunowych krain wiecznego milczenia i mroźnego podmuchu śmierci przedrzeć się zdoła i... czy zdąży do wytkniętego celu?...

A kiedy ze Stołpców przybyły radjowe gońce z wieścią o uszkodzeniu sterowca przy lądowaniu i o kilkudniowem, eo ipso, opóźnieniu dalszego startu, **potęgowały się nasze obawy — zwątpienie w powodzenie wyprawy wzrosło!** Czuliśmy, że jakoweś złowrogie fatum zawisło nad „Italją“!

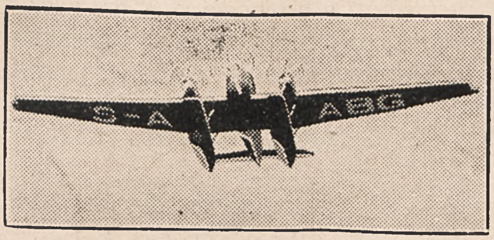
I rzeczywiście „Italja“ z trudem dopłynęła do Kingsbay!

Wreszcie nadeszły wieści o odlocie. Gen. Nobile już bliski celu.

Obyśmy nie byli fałszywymi prorokami! — Wszak już ze Stołpców mieliśmy krytyczne uwagi: **że okręt powietrzny, tak słabo skonstruowany, tak**

niedostatecznie zaopatrzony, budzić musi poważne obawy. Pocieszaliśmy się wtenczas, że przez kronikarskie pióra dziennikarzy niemieckich pomrukuje zawistny Zeppelin...

Wreszcie 24 maja gruchnęła wieść radosna!



Szwedzki 3-motorowy samolot „Uppland“ zakładów Junkersa, na którym dokonano ratunku grupy Nobilego z „Italji“.

„Italja“ przepłynęła ponad biegunem północnym i okrążywszy go kilkakrotnie wśród dźwięków hymnu narodowego i faszystowskiej „Giovinezzy“ pokryła lodowy wierzchołek kuli ziemskiej trójbarwnów — **popłynęła „Italja“ powrotną drogą, obrawszy kierunek na Kings-Bay.**

W tem — o mściwe, straszliwe Widmo-Fatum! **Olbrzymia góra lodowa** wyrosła ponad inne wśród śnieżnej pustyni sterczące, **stanęła murem, chcąc położyć kres wydzieraniu biegunowych tajemnic i pogrzebać załogę „Italji“** wśród mroźnych cmentarzysk wiecznej ciszy lodowej, przerywanej czasem rykiem niedźwiedzia, lub skowytem podbiegunowego wilka!

Skutek zderzenia z lodowym olbrzymem był straszny!

Łódź mieszcząca załogę „Italji“ opadła wraz z gen. Nobile i kilkoma współtowarzyszami na śnieżną pustynię, a druga część łodzi, wraz ze szkieletem balonowym została uniesiona o jakie 30 km. dalej od grupy gen. Nobile.

I rozpoczęła się straszliwa gehenna, tytaniczna tragedja wśród lodów!



Obsada „Uppland“ z lewej ku prawej stronie: Nordstroem, Lundberg, Carlson, Nilsson, Persson.

nym sztandarem italskiej chwały i zwycięstw symbolem, a jednocześnie w śnieżnych polach północy zatknęła **krzyż** — świetlane, niewzruszone godło wiary zdobywając niejako tym symbolicznym aktem biegun północny dla Rzymu faszystowskiego i Królestwa Chrystusowego.

Lecz na biegunie szalała burza przepotężna, niezwyciężalna ludzkimi środkami. Profesorów Pontremoli i Behounka nie można było opuścić na linach w celu dokonania naukowych spostrzeżeń i aby wydrzeć się ze szponów drapieżnej ręki „Boga Północy“, trzeba było zatrąbić do odwrotu!

Borykając się z rozpasanym żywiołem, wśród gromów, i burz, i śnieżnych nawałnic i huku piorunów, **Biagi**, telegrafista załogi, wśród niezmordowanych błagań o pomoc, wśród rozpaczliwych S O. S. zwrócił uwagę całego cywilizowanego, a zwłaszcza włoskiego świata, ślącego swój wzrok i słuch w stronę bieguna i wyczekującego z utęsknieniem pocieszających wieści... że, **niestety! — lot do niedosiężnej mety, nie obszedł się bez niespodzianek...** że gen. Nobile, wraz ze swoimi odważnymi towarzyszami, znajduje się w skrajnem niebezpieczeństwie — mimowolny skazaniec na powolną „białą śmierć“ wśród lodowych pustyń arktycznych...

* * *

I ruszyły ekspedycje!

Na ratunek zaginionych ruszyły ludy południa, wschodu i zachodu, a zwłaszcza wytrawne ludy

północy: **Szwedzi, Norwegowie, Duńczycy, Anglicy, oraz Francuzi, Niemcy i Włosi, a nawet bolszewickich lotników zastępy,**poszły z narażeniem własnego życia, wpatrzone w polarne regjony, gdzie grupka faszystowskich bohaterów utknęła i spoglądała w białe źrenice widma śmierci!

Z górą **20 samolotów i tyleż okrętów,** w tem 2 potężne łamacze lodów **„Krassin“** i **„Małygin“,** zdobywający nieustraszenie groźne twierdze lodowe; oprócz tego **12 ekspedycji na saniach i nartach: ogółem około 1500 ludzi bierze udział w tej szlachetnej akcji ratunkowej...**

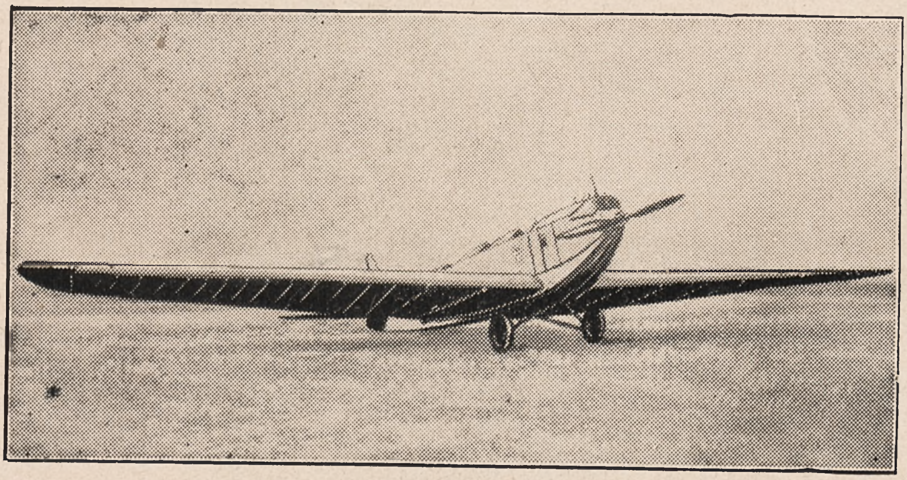
Główne dowództwo nad ekspedycjami powierzono „Orłowi Północy“, doświadczonemu **Amundsenowi!**

Bez względu na tysiące niebezpieczeństw, — bez względu na śmierć czyhającą na każdym kroku gen. Nobile. — **Lundborgowi udaje się wylądować szczęśliwie na krze lodowej!**

Radość wśród schorzałej wycieńczonej grupy gen. Nobile nie do opisania! Pierwszy miał być przewieziony inż. **Ceccioni,** ponieważ jednak stan **gen. Nobile** budził poważniejsze obawy, postanowił Lundborg, pomimo oporu, zabrać generała przed innymi współtowarzyszami niedoli i umieścić go w szpitalu w Kingsbay. **Postanowienie wcielił w czyn! Gen. Nobile znalazł się bezpieczny w Kingsbay.**

Rozpętała się burza protestów!

Prasa całego świata, — a zwłaszcza ta mniej sympatyzująca ze wszystkiem, co faszystowską tchnie dumą, rzuciła się zajadle na gen. Nobile zarzucając mu tchórzostwo i pogwałcenie odwiecznych świętych tradycji, nakazujących dowódcy zejść do łodzi ratunkowej dopiero wtenczas, gdy ostatni marynarz z załogi został wyratowany, lub zginąć bohatersko, wraz z „załogą śmierci“!




W akcji ratowniczej „Italji“ znajdował się również niemiecki samolot „Klemm-Daimler“, którego rycinę, jak również i pilota inż. Lussera niżej podajemy. Samolot ma tą dobrą zaletę, że może lądować na krach lodowych, ponieważ potrzebuje do lądowania tylko 50 metrów.

wśród śnieżnych pól podbiegunowych — śpieszą na ratunek żywcem pogrzebanym rozbitkom wytrawni znawcy i badacze! A spieszą **w imię humanitarności chrześcijańskiej — w imię ogólnoludzkich haseł braterstwa ludów i najgłębszej czci dla bohaterskiego poświęcenia!**

Nieomal co godzinę ogłasza prasa nazwiska nowego śmiałka, co niebaczny na niebezpieczeństw grozę, pofrunął na Orle stalowym: **Amundsen, Ryser Larsen, Lundborgh, Thornberg, Sandström, Sora, Maddalena, Lusser, Udet, Alessandrini, Babuszkin, Czuchowski** i szereg innych — staje na czele ekspedycji wysyłanych przez poszczególne narody.

Na pomoc!! — rozlega się w krainach północy. Błagalne S. O. S. rozlega się straszliwem echem po całym globie ziemskim!

Naprężenie nerwowe wzrasta!

Nareszcie w 42 dni od chwili katastrofy, poszukiwania za szczątkami „Italji“ i nieszczęsnymi rozbitkami wieńczy pomyślny skutek. Najpierw major Maddalena, a potem Lundborg natrafiają na ślad

Oburzenie potęguje się z chwilą, gdy rozchodzi się hiobowa wieść, że **Amundsen, najwybitniejszy znawca bieguna, ów orzeł lodowych pustyni, wraz z towarzyszami lotu Guillrand'em i Dittrichsenem** szybując na samolocie „Latham“ ponad lodowem cmentarzyskiem — **zginęli bez śladu!**

Kirem żałoby okryła się „Szwajcarja Północy“! W kościołach trwają nieprzerwanie gorące modły za odnalezienie chociażby szczątków „Nieśmiertelnego“!

A prócz tego „Ikara Północy“ giną na jakiś czas kolejno: kpt. Sora, Alessandrini, — i Babuszkin — i Lundborg i Czuchnowski...

Upływają tygodnie wśród trwogi oczekiwań, — wśród nadludzkich zmagań z tytanicznymi siłami zlodowaciałej przyrody — **tygodnie borykań roz-**

bitków „Italji“ — z jednej, a poszukujących i ginących z drugiej strony.

Oto kilka szkiców!

Rosyjski łamacz lodów „Krassin“, **najwięcej czynny członek ekspedycji ratunkowej,** tnąc niestrudzenie oporne kry lodowe, usiłuje dotrzeć do zaginionego Lundborga i nieszczęsnych rozbitków. Już, już zdaje się **dosięgać czerwonego namiotu, niestety nadmiar kry uniemożliwia jego zamiary.** Rozpaczliwe nawoływania o pomoc giną bez echa wśród lodowych gór! Dopiero **dzielna i pełna poświęcenia pomoc lotnika Thornberga decyduje o losie skazańców.** Nie bacząc na nie nadającą się do lądowania przestrzeń, najeżoną olbrzymiemi odłamami kry, opuszcza się Thornberg **i wybawia ze śmiertelnej opresji asa szwedzkiego lotnictwa Lundborga i towarzyszących mu rozbitków „Italji“.**

Nowym, grozą przejmującym aktem oraz kulminacyjnym powodem do oburzenia było odkrycie grupki ofiarnych, co z wyboru gen. Nobile i z własnej ochoty **poświęcili się dla reszty załogi,** aby wśród bohaterskich, niewypowiedzianych męczarni przebyć po krach niewielką stosunkowo, ale straszną pustynię lodową, dzielącą ich od stałego lądu Wśród dzielnych ochotników znajdował się sławny uczony szwedzki, znawca podbiegunowych okolic **prof. D. Malmgren,** którego, niestety, — jak twierdzą współtowarzysze niedoli **Mariano i Zappi** — „opuściły, podczas nadludzkich wysiłków moce ciała i ducha“. — Widząc, że widmo „białej śmierci“ staje uporczywie przed jego oczyma i szponami swemi porywa wlodowate objęcia na wieczne posiadanie, żąda — rzekomo stanowczo i kategorycznie — od włoskich współtowarzyszy, aby porzucili go umierającego na śnieżnych polach, a z chwilą, gdy zamknie powieki na zawsze, aby **odcięli serdeczny palec i zdjęli zeń pierścień pamiątkowy, celem wręczenia go jego matce wraz z ostatniem pożegnaniem od Malmgrena“!**

Na pół obłędni Zappi i Mariano stosują się do życzenia Malmgrena i porzucają go na lodowem cmentarzysku. Wkrótce potem zostają wyratowani!

Ten ostatni — najstraszniejszy akt tragedji wśród lodów uwiecznił lotnik Czuchnowski na taśmie filmowej.

Świat cały zadrżał z oburzenia! **Posypały się okropnie brzmiące: „j'accuse!“**

* * *

Powrotna podróż uratowanej, tylu ofiarami okupionej załogi „Italji“ z Kingsbay przez Szwecję, Norwegję, Danję i Niemcy, **nie była trjumfem!** Ludy Północy, pozbawione swych najlepszych synów, aż nadto wyraźnie dawały odczuć „znienawidzonym włoskim intruzom“ — nie bacząc wcale na szlachetne zamiarry i jednak bohaterską odwagę, że **wawrzyny zwycięstw nad biegunem należą do synów mroźnej północy, a nie gorącego południa!**

Gen. Nobile wraz z towarzyszami, obrzucany kwieciem i witany łzami szczęścia i radosnemi „Alala!“ przejechawszy w trjumfie przestrzeń pomiędzy Brennerem a Rzymem, stanął w starożytnej stolicy Cezarów — i w cieniu Kapitolu i Kopuły Św. Piotra zupełnie bezpieczny, leje kojący balsam na rozszalałe w lodowem więzieniu nerwy...

Straszne tajemnice podbiegunowej tragedji **wyjaśni niebawem oficjalny raport, jaki gen. Nobile złoży w pałacu Chigi wielkiemu „Duce“,** owemu potężnemu, nieustraszonemu przywódcy włoskiego narodu!

Świat czeka w naprężeniu... i **nadsłuchuje, skoro rozlegną się echa raportu... Czeka na bilans z 63 dniowej tragedji wśród lodów! I... Bóg wie, czy nie**



Jeden z wybawców Nobilego kapitan Tornberg (armja szwedzka).

na ratunek czeka jeszcze 7 współtowarzyszy gen. Nobile i bohaterski Amundsen wraz z towarzyszami. w których uratowanie wierzy tak bezgranicznie komendant „Krassina“ prof. Samojłowicz.

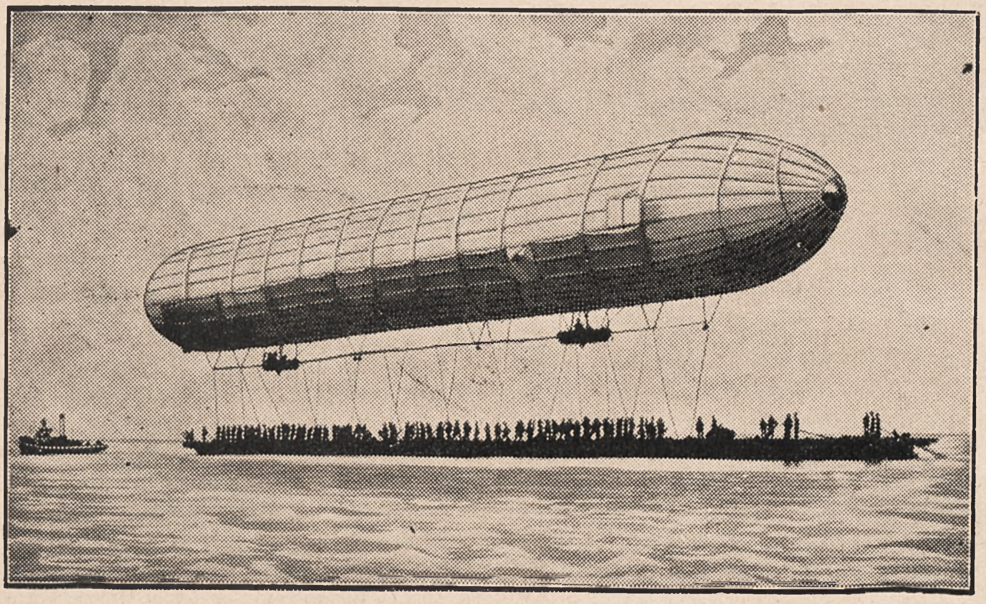
* * *

A hen! na mroźnej północy, niby pomniki wiecznie żywej w ludzkiej pamięci ofiarności... olśnione aureolą przecudnych zórz polarnych, **stoją wykowane bohaterskie postacie... Pomelli — Malmgrena — kto wie czy nie reszty nieszczęsnych rozbitków „Italji“!**

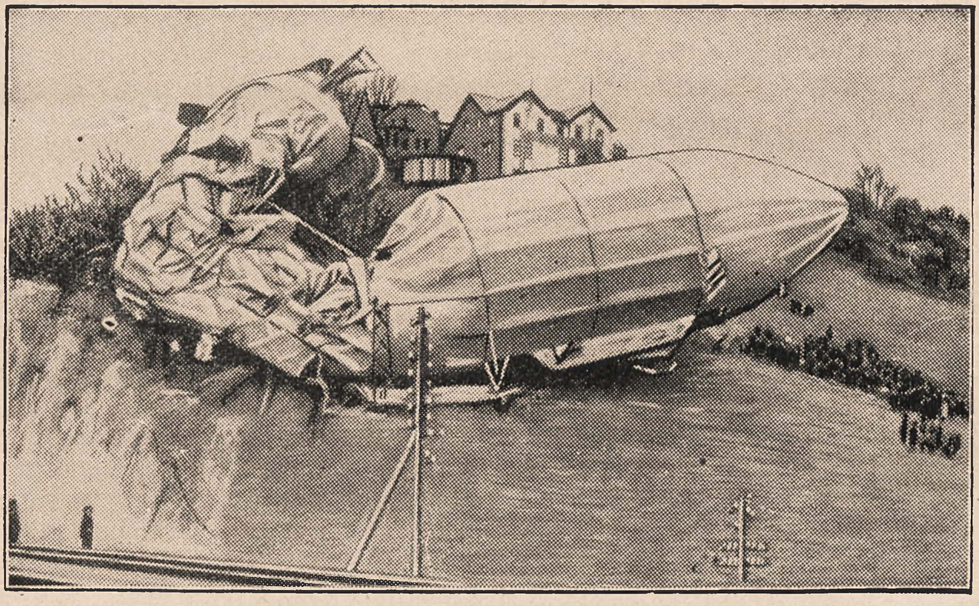
Wienczysław Mirski.

PIONIER LOTNICTWA.

Pionier lotnictwa Hr. Zeppelin obchodził w tym roku dnia 8 lipca swoje 90. urodziny. Z tej okazji został poświęcony sterowiec „L. Z. 127“, wyposażony w najnowsze wynalazki techniczne.



Pierwszy sterowiec Hr. Zeppelina.



Katastrofa koło Weilburga (Niemcy).

Stacja Iskrowa Nowego Zeppelina L. Z. 127.

Techniczne wyposażenie olbrzymów powietrznych a ostatnio nowego Zeppelina L. Z. 127 jest coraz doskonalsze.

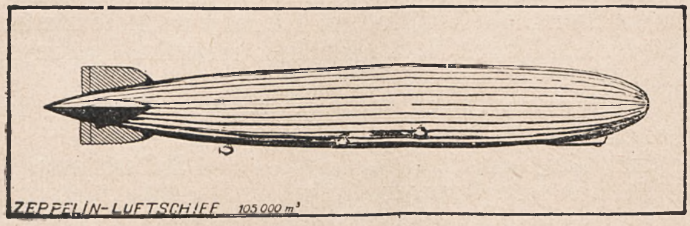
Ich nośność, szybkobieżność, gwarancja bezpieczeństwa, wygoda, oraz stopień możności utrzymania stałego kontaktu z lądem, zwiększają się z produkcją każdego nowego typu okrętu powietrznego. I tak np. stacja nadawczo-odbiorcza na „L. Z. 127“ jest najbardziej nowoczesnym w tej dziedzinie tworem radjotechniki. Stacja ta została projektowana i zbudowana przez Telefunken-Gesellschaft. Stała obsługa tej stacji będzie później powierzona „Debegowi“ Niem. Tow. Teleg. bez drutu, które posiadając stacje radjowe na wielu okrętach handlowych, może się poszczycić w tej dziedzinie najświetniejszymi wynikami i bogatem doświadczeniem.

Przy bliższem zainteresowaniu się wyposażeniem radjowem na okręcie powietrznym Zeppelina godne uwagi są następujące szczegóły:

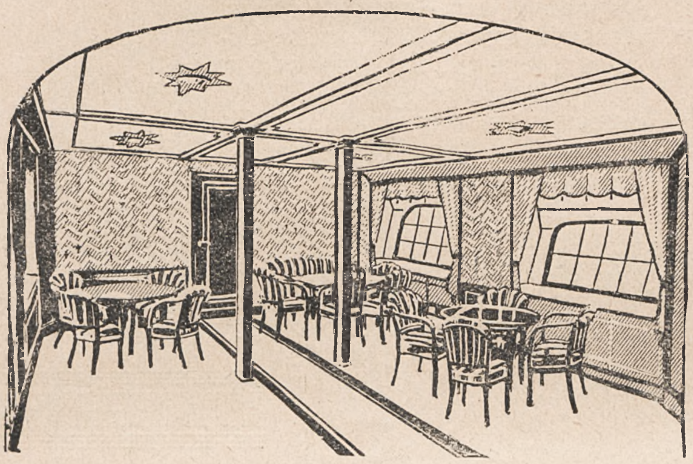
Główny aparat nadawczy jest sterowany pośrednio i rozporządza mocą 140 watów w antenie, zasięg fal od 500—2100 mtr. dług. Źródłem prądu dla uruchomienia aparatu jest albo generator, poruszony zapomocą śmigi regulującej (Regelproppeller) albo komplet maszyn słabych, nabijający baterję akumulatorów.

Śmiga regulująca poruszana prądem powietrza z wielkiej śmigi, uzyskuje wskutek pomysłowej konstrukcji zupełnie równomierny prąd, nawet przy

wciąż zmieniającej się szybkości jazdy, gdyż ramiona śmigi, stosownie do siły wiatru pędnego, ustawiają się automatycznie w ten sposób, że generator utrzymuje się stale na jednym i tym samym poziomie ilości obrotów.



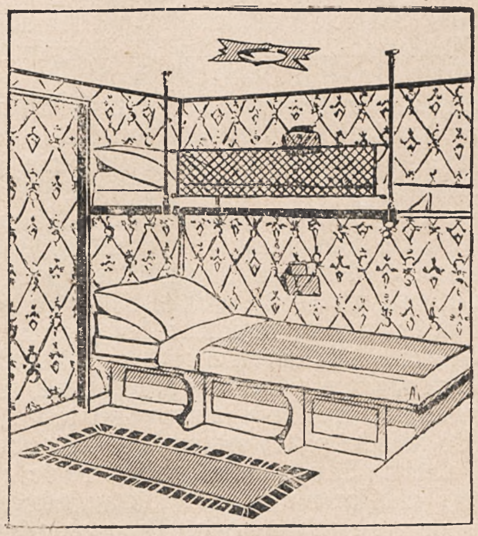
Sterowiec „L. Z. 127“.



Salon na „L. Z. 127“.

W czasie bezczynności stacji można cały generator wraz ze śmigą, wsunąć w głąb okrętu powietrznego, celem zapobieżenia częściowemu zmniejszeniu chyżości lotu przez usunięcie oporu czołowego.

Stacja odbiorcza to najnowocześniejsza neutrodyna, aparat sześcio-lampkowy o zasięgu od 125—2500 mtr. najnowszej budowy, uzupełnia tę stację iskrową.



Kabina sypialna na „L. Z. 127“.

Jako antena służą dwa druty, każdy po 100 mtr. długości, obciążone małemi ciężarkami. Oprócz głównej stacji nadawczej wbudowuje się stację nadawczą zapasową o sile 70 kw. w antenie, uruchomionej jednocześnie przez oba wymienione źródła prądu.

Cały sprzęt nadawczy i odbiorczy, ważący około 90—100 kg. mieści się w osobnej kabinie iskrowej w przedniej części gondolu.

SPRAWNOŚĆ I BEZPIECZEŃSTWO SILNIKA.

Lot Lindbergh‘a z Waszyngtonu do Meksyku. Obawy Prezydenta Coolidge‘a o Lindbergh‘a.

Prezydent Coolidge i jego doradcy przypuszczali, iż mechaniczna część aparatu nie wytrzyma do Meksyku. — Nie wiele zostało z starego samolotu, ale silnik, przy pomocy którego doleciał do Paryża, został ten sam.

Rzeczywisty powód, dla którego Prezydent Coolidge z niepokojem oczekiwał lotu Lindbergh‘a, przedstawił korespondent czasopisma Evening World w następujący mniejwięcej sposób:

Gdy Prezydent Coolidge i sekretarz Hoover zostali powiadomieni, iż pułkownik Charles A. Lindbergh w swoim karkołomnym locie, bez lądowania po drodze, wylądował w Meksyku, byli skłonni wierzyć, że wiek cudów jeszcze nie minął.

Teraz dopiero okazało się, iż nie wierzyli oni, że Lindbergh odważył się na ten lot na aparacie „Spirit of St. Louis“.

Byli oni przekonani, iż samolot ten już nie jest więcej zdatny do użytku.

Nie było nikogo w oficjalnych kołach w Wa-

Obawiano się, iż słynny na cały świat aparat, spełnił już w całości pokładane w nim nadzieje i że nie można oczekiwać od niego dokonania lotu z Waszyngtonu do Meksyku.

Oczywistem jest, iż prawie wszystkie ważniejsze części pierwotnego aeroplanu „Spirit of St. Louis“, który świat cały zadziwił, zostały wymienione, niemniej przeto uważano części zamienne za niedostatecznie wystarczające i mniemano, że któraś z pozostałych starych części aparatu mogłaby zawieść.

Po dokonaniu lotu można przecież powiedzieć całą prawdę.

Mimo niekorzystnej prognozy meteorologicznej, na podstawie której radzono przesunąć lot przynajmniej o 10 dni, zdecydował się Lindbergh na start, co było tak niezwykłą sensacją, że Prezydent i jego główny doradca niemal że osłupiali.

„Ba: my już damy rady!“

Nie było nikogo w oficjalnych kołach w Waszyngtonie, ktoby uważał „Spirit of St. Louis“ za zdolny do takiego lotu, mimo wszystkich napraw i uzupełnień aparatu, dokonanych przez inżynierów.

I istotnie aeroplan, którym Lindbergh z Bolling Field wystartował, został tak dalece odnowiony, iż mało miał wspólnego z pierwotnym słynnym aeroplanem. Mimo to dominowało w najwyższych sferach rządowych przekonanie, że życie pułkownika Lindbergh‘a jest za kosztowne, by mógł on na innym niż zupełnie nowym, wypróbowanym i pewnym aparacie dokonać lotu.

Sekretarz Hoover zakomunikował to pułkownikowi Lindbergh'owi. Oficerowie lotnicy z Bolling Field byli tego samego zdania.

Wszystkim dał Lindbergh tę samą odpowiedź: **„Ba, nie troszcie się o nas, damy sobie rady!" Maszyna została przed lotem do Meksyku gruntownie przeglądnięta.**

Aparat, na którym pułkownik Lindbergh leciał do Meksyku, był ten sam, na którym leciał do Paryża.

Oficjalni reprezentanci fabryki silników Whirlwind Aeronautical Corporation von Paterson, N. J., oświadczyli, że silnik został gruntownie przeglądnięty, zanim „Spirit of St. Louis" udał się w drogę do Meksyku. Zawory doszlifowano, zamieniono kable do świec, i jeden mały sworzeń.

Panowie ci stwierdzili, że silnik ten miał za sobą 90 godzin lotu w chwili, gdy Lindbergh wrócił z Francji i że był czynnym dalsze 240 godzin w lotach podjętych przez Lindbergh'a pod protektoratem funduszu dla propagandy lotnictwa. Panowie ci stwierdzili również, że gruntownie przeglądnięty silnik nadaje się do dalszej pracy przez 100—200 godzin bez żadnych obaw. Silnik został po powrocie z Paryża rozebrany, gruntownie przeglądnięty, jednak żadnej naprawy nie przeprowadzono wówczas, **gdyż wszystko było w jak najlepszym stanie.**

Lindbergh przeleciał od maja do grudnia 1927 35.000 mil ang.

Po absolwowaniu lotu do Meksyku na przestrzeni 2000 mil przebył pułkownik Lindbergh około 35.000 mil ang. w swoim aparacie. Przestrzeń ta odpowiada mniejwięcej lotowi 1.5 razy naokoło ziemi, gdyby Lindbergh leciał wzdłuż równika, którego długość wynosi 24.896 mil. ang.

„Samotny Orzeł" może się poszczycić zatem do końca roku 1927 następującemi lotami:

San Diego do St. Louis	1,550	mil ang.
St. Louis do Nowego Jorku	950	„ „
Z Nowego Jorku do Paryża	3,625	„ „
Krótkie loty w Europie	430	„ „
Loty pomiędzy Nowym Jorkiem, Waszyngtonem, St. Louis, Ottawa i innych miast po swoim powrocie do Ameryki	4,000	„ „
3-miesięczna tura w USA dla propagandy lotnictwa	22,350	„ „
Z Waszyngtonu do Meksyku	2,000	„ „
Razem:	34,905	mil ang.

Tych niezwykłych w dziejach lotnictwa wyczynów dokonał pułkownik Lindbergh, używając do swego samolotu wyłącznie **Gargoyle Mobiloil.**



WIADOMOŚCI LOTNICZE Z KRAJU I ŚWIATA.

Rząd polski wykupuje

Tow. lotnicze „Aerolot“ i Aero“, chcąc stworzyć przedsiębiorstwo państwowe pod nazwą „Polska Linja Lotnicza“.

*

Podczas swego pobytu na Śląsku zwiedził p. Minister Kolei inż. Kühn w towarzystwie p. prezesa D. K. P. inż. Dobrzyckiego lotnisko w Katowicach. P. minister wyraził się z wielkiem uznaniem dla prac terenowych. Sądzimy, że wizyta ta rokuje otwarcie linji powietrznej w najkrótszym czasie.

Rozbudowa dróg do lotniska w Katowicach. W związku z założeniem na terenie m. Katowic stacji lotniczej L. O. P. P., powstała konieczność utworzenia wygodnej komunikacji z miastem. Z 1. maja 1927 roku przystąpiło miasto Katowice do rozbudowy dróg dojazdowych. W roku zeszłym wykonano szosowanie, oraz uregulowano i rozszerzono istniejącą drogę (ul. Francuska — Muchowiec), prowadzącą do stacji lotniczej. Równocześnie z wydobytej ziemi wykonano nasyp pod przedłużoną ulicą Paderewskiego, łączącą Bogucice z lotniskiem.

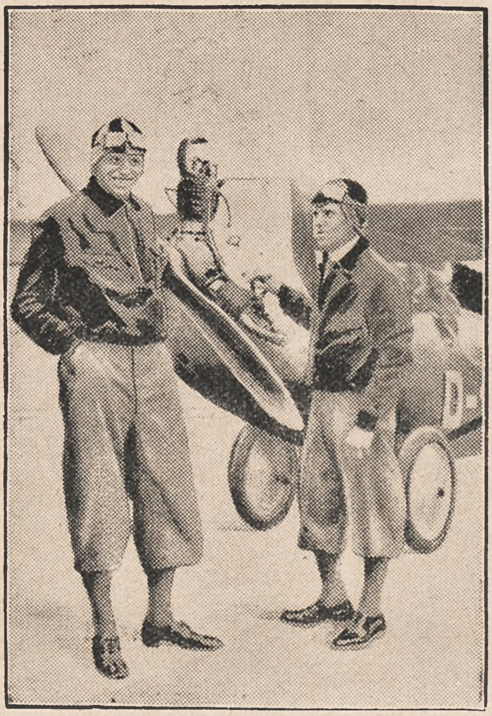
W roku bieżącym ukończono prace drogowe do wschodniej strony stacji lotniczej, rozbudowano drogę wolną od szybu katowickiego do hangaru i wykończono nasyp pod ul. Paderewskiego. Umocowanie ul. Paderewskiego i części drogi leśnej odroczono do przyszłego sezonu budowlanego. W chwili obecnej miasto Katowice ma zapewnione wygodne połączenie ze stacją lotniczą, tembardziej, że dawne drogi prywatne oddano do użytku publicznego. Dla wygody pieszej publiczności urządzono w przedłużonej ul. Francuskiej chodnik spacerowy. Kierownictwo całości spoczywało w rękach Miejskiego Urzędu Budownictwa Podziemnego Magistratu m. Katowic. Koszta wykonania wyniosły około 168 tys. zł., do pokrycia których przyczynili się Śląski Urząd Wojewódzki, przeznaczając na ten cel kwotę 35.000 złotych.



Lotnicy szwedzcy Hassel i Cramer.

Inspekcja szkoły lotniczej Aeroklubu akademickiego.

W dniu 10 sierpnia br. szef departamentu lotnictwa Ministerstwa Spraw Wojsk. p. pułkownik Rajski dokonał inspekcji szkoły lotniczej Aero-Klubu akademickiego, mieszczącej się na terenie lotnictwa cywilnego w Warszawie. P. pułkownik zwiedził hangar szkoły, warsztaty oraz magazyny i był obecny przy oblatywaniu świeżo wyremontowanego przez klub płatowca Caudron. W wyniku inspekcji p. pułkownik Rajski zdecydował przesłać Aero-Klubowi 4 płatowce szkolne Henriot z silnikami Rhon 80 P. H., na których klub będzie mógł rozpocząć szkolenie drugiej grupy uczniów pilotów.



Awionetką przez Europę.

Dypl. inż. Artur Martens (lewo) w tow Henryka Webera udał się na małym samolocie z Berlina w dróż przez wszystkie miasta Europy.

O linję lotniczą z Zakopanego.

Związek polskich towarzystw turystycznych zaproponował linji lotniczej „Aerolot“, aby uruchomiła komunikację między Warszawą, Krakowem i Zakopanem. O ile w Zakopanem ze względów terenowych nie możnaby bez dużych kosztów wybudować lotniska, projektuje się, aby za końcową stację obrano lotnisko wojskowe w Nowym Targu.

Stacja lotnicza w Bydgoszczy. Rada miejska uchwaliła zakupić hangar, przygotować lotniska i ponieść koszty połączenia automobilowego przyszłej stacji lotniczej z miastem, która ma powstać dla komunikacji Katowice — Gdańsk i Bydgoszcz—Warszawa.

Kapitan Orliński opuścił szeregi W. P. Kpt. Bolesław Orliński, głośny swego czasu z raidu Warszawa-Tokio na samolocie prymitywnej konstrukcji opuścił szeregi wojska polskiego. Rozpoczął on swą działalność jako pilot w francuskiem towarzystwie lotniczem na odcinku Warszawa—Praga Czeska. W ten sposób kpt. Orliński nie będzie miał możności brać udziału w wielkich raidach między-

narodowych, projektowanych przez depart. lotnictwa.

Lotnicza komunikacja dyplomatyczna Warszawa—Bruksela. Jak się dowiadujemy, wylecieli do Brukseli 2 lotnicy por. Meisner i por. Dzierżgowski, biorąc ze sobą pocztę dyplomatyczną. Tego rodzaju loty odbywać się będą stale. 1-go każdego miesiąca lotnicy nasi będą latać do Brukseli.

Eskadra polska przed prezydentem Francji Na uroczystości lotnicze, zorganizowane na placu manewrów w Vincennes pod patronatem syndykatu prasy francuskiej przybyły eskadry lotnicze Belgii, Turcji, Rumunji, Polski i innych krajów. Pierwsza przybyła, gorąco oklaskiwana przez publiczność eskadra polska, złożona z 3 samolotów. Załogę samolotów stanowili piloci: płk. Sendorek, majorowie Makowski i Wideń oraz obserwatorzy: majorowie Rychłowski, Kalinowski i Fryzer. Lotnicy nasi zostali przedstawieni p. prezydentowi, który gorąco winszował im sukcesu.

Pierwszy lotnik sportowiec w Polsce.

Lotnictwo „cywilne", albo inaczej „prywatne" rozwija się już oddawna zagranicą na wielką skalę. Polska jest jeszcze bardzo zacofana pod tym względem. Nie dogoniliśmy jeszcze cywilizowanego świata w automobiliźmie, a cóż dopiero w lotnictwie!

To też niemałą sensacją wzbudził na lotnisku cywilnem w Warszawie dwupłatowy samolot „Havilland Moth", na którym przyleciał z Loudynu obywatel ziemski p. Skórzewski.

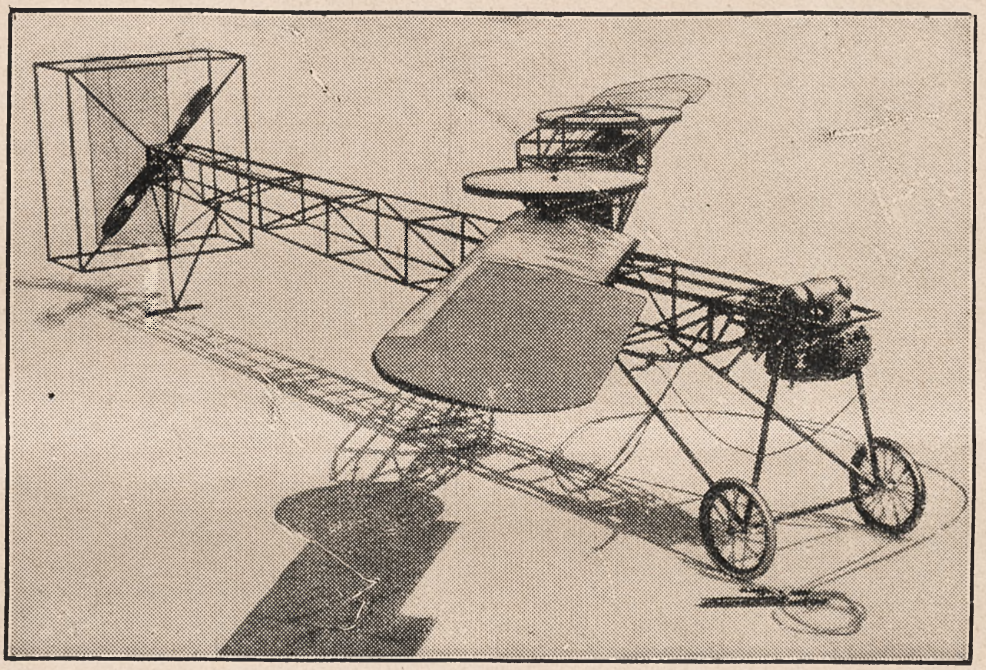
Aparat, zaopatrzony w czterocylindrowy motor „Cirrus", o sile 80 koni, jest własnością p. Skórzewskiego, który kupił go w Anglji, dla celów prywatnych, będąc zmuszony do odbywania dalekich podróży w interesach majątkowych. Aparat typu „Havilland Moth" jest bardzo rozpowszechniony w Anglji i służy do celów sportowych i szkolnych.

Zaopatrzony on jest w skrzydła składane, tak, że nie wymaga specjalnych hangarów i może się pomieścić w każdym większym garażu samochodowym. Nadaje się do podróży, na przestrzeniach 500 do 800 klm.

„Samolot" na Ławicy puścił w przestworza piąty z rzędu własnej konstrukcji dwupłatowiec. W Poznaniu na Ławicy odbywają się loty nowego polskiego samolotu inżyniera Ryszarda Bartla. Nowy dwupłatowiec jest w całości skonstruowany w warsztatach fabryki „Samolot" i jest piątym z rzędu własnej konstrukcji samolotem tej firmy, a czwartym z rzędu płatowcem konstrukcji inż. Bartla. Próbnych lotów dokonuje pilot fabryczny p. Hołodyński i ujawniają one w pełni zalety nowego samolotu. Dwupłatowiec ten B. M. 5 jest zaopatrzony w 225 konny silnik Austro-Daimler i zostanie oddany do dyspozycji władz wojskowych po odebraniu go przez delegatów departamentu lotnictwa M. S. Wojsk. Nowy samolot służyć będzie do lekkiej służby lotniczej i szkolenia pilotów, jako typ pośredni między samolotem szkolnym a bojowym.

Wylot naszych lotników na raid Małej Ententy i Polski. Da raidu startują następujący lotnicy polscy: 1) mjr. Makowski Wacław z ppłk. Szandorowskim Wiktorem na płatowcu R. VIII z silnikiem L. D. 650 KM.; 2) por. Żwirko Franciszek z por. Wasilewskim Zygmuntem na płatowcu Zalewski z silnikiem Jupiter 530 KM.; 3) kpt. Peterka Edward z por. Farlikiem Franciszkiem na płatowcu Zalewski z silnikiem L. D. 450 KM.; 4) kpt. Pawłowski Stanisław z por. Wiśniowskim Mieczysławem; 5) mjr. Stachoń Bolesław z kpt. Pistlem Zygmuntem; 6) kpt. Jeske Franciszek z kpt. Woronieckim Antonim — wszyscy na płatowcach Potez XXV z silnikiem L. D. 450 KM.

Płatowce: „R. VIII" i „Zalewski" są polskiej konstrukcji samoloty „Potez XXV" zaś są wyrabia-



Na lotnisku berlińskiem (Tempelhof) próbują obecnie samolot, który może startować i lądować prostopadle. O ile uda się model ten, będziemy mogli na dachach lub najmniejszych placach startować i lądować.

ne w Polsce wedle licencji francuskiej. W czasie poprzednich raidów, piloci polscy latali na maszynach francuskich z zaszczytnym dla siebie wynikiem — należy się spodziewać, że w tym roku na maszynach, wyrabianych w kraju, ekipa polska będzie wszelkiemi siłami dążyła do zajęcia pierwszego miejsca.

Zakończenie raidu lotniczego Polski i Małej Ententy.

W ciągu dwóch dni raidu najlepsze wyniki osiągnął pilot czechosłowacki Kleps, który leciał 15 godzin i 2 minuty z szybkością 207,5 klm. na godzinę, drugim jest Rumun Popescu, który leciał 15 godzin 38 minut z szybkością 201 klm. na godzinę, trzeci



Pilot Nehring na swym samolocie bezsilnikowym, któremu udało się przebyć w powietrzu 72 klm.

ppor. Giezek (Czechosłowacja), który leciał 15 godz. 52 minuty z przeciętną szybkością 198 klm. na godzinę. Mjr. Bolesław Stachoń zajmuje piąte miejsce na samolocie „Potez 25", który leciał 17 godzin i 50 minut z przeciętną szybkością 174 klm. na godzinę.

Dęblin — Bagdad — Kair — Warszawa. Bez zapowiedzi, bez szumnej reklamy, w szary, mglisty, deszczowy poranek wystartowali dwaj lotnicy polscy porucznicy Kalina i Szałas do wielkiego raidu okrężnego Dęblin — Bagdad — Kair — Warszawa. Lot ten miał odbyć się w trzech etapach. Pierwszy etap, to Dęblin — Bagdad, drugi Bagdad — Kair i wreszcie Kair — Warszawa przez morze Śródziemne, Małą Azję i półwysep Bałkański. W raidzie tym po raz pierwszy przekreślone miało być w poprzek morze Czarne i po raz pierwszy zawarczeć miały motory nad niezbadaną, zazdrośnie strzegącą swych tajemnic pustynią arabską, gdzie nie powstała jeszcze noga białego człowieka.

Potężny, trójmotorowy Fokker, prujący szybko masy powietrza miał skreślić nową linję komunikacyjną. Gigantycznym swym lotem wiązał ze sobą trzy części świata: Europę, Azję i Afrykę. Za parę miesięcy śladem jego wyruszyć miały samoloty osobowe dla utrzymania stałej komunikacji pasażerskiej i pocztowej między Warszawą i Bagdadem. Honor wykreślenia tej trasy przyszłej komunikacji linji lotniczej przypadł w udziale lotnikom polskim. To też raid asów polskiej floty powietrznej miał nietylko znaczenie czysto sportowe. Porucznicy Kalina i Szałas oraz sierżant Kłosinek, to pionierzy nowej drogi, wiążącej ze sobą dwie części świata: Europę i Azję. Niestety! dramatyczny wypadek porwał narazie przynajmniej wielkie nadzieje.

*

Tragedja naszych lotników na aerodromie bagdadzkim odbiła się żałosnem echem w całej Polsce.

Straciliśmy młodego, pełnego sił i energji pilota-naukowca, który niejedną jeszcze oddaćby mógł przysługę wielkiej wiedzy lotniczej.

Tak chciał jednak los.

Po przebyciu 3200 klm. już na lotnisku wydarzyła się katastrofa, nawet nie można powiedzieć katastrofa — cappotage bowiem aparatu jest wypadkiem częstym i rzadko kiedy groźnym. Tak się jednak stało, iż ś. p. por. Szałas, studjując pilnie mapę w kabinie w tragicznej chwili już oswobodził się z pasów, któremi był przymocowany do fotelu.

Gdy aparat natrafił na wzniesienie wał i wywrócił się do góry kołami, śp. por. Szałas uderzył skronią o kant stołu.

Uderzenie było silne. Kość czaszki pękła. Po chwili nieszczęśliwy już nie żył.

Por. Kalina i sierż. Kłosinek, przymocowani pasami do siedzeń, prócz wstrząsu, obrażeń nie doznali.

Statystyka komunikacji powietrznej w Polsce.

W czasie od dnia 1 stycznia do 30 czerwca br. samoloty polskiej linji lotniczej Aerolot dokonały 1807 lotów, przebywając w drodze powietrznej 507 595 klm., oraz przewożąc 3312 pasażerów, 93 487 kg. bagażu i towarów, oraz 11 561 i pół kg. poczty.

Od początku istnienia do 31 grudnia 1927 r. samoloty Aerolotu dokonały 11 740 lotów, przebywając w powietrzu przestrzeń 3 347 402 klm., oraz przewożąc 25 797 pasażerów, 557 550 kg. bagażu i 16 618 kg. poczty.

Zaznaczyć należy, że dotychczas podczas lotów żadnego nieszczęśliwego wypadku nie było, a przeciętna regularność lotów wynosi 85—100 proc.

Piloci cywilni uzyskali podwyżkę.

Zatarg między pilotami a dyrekcją Polskiej Spółki Lotniczej „Aerolot", którego wynikiem był kilkudniowy strajk, załatwiony został zapomocą arbitrażu Ministerstwa Komunikacji. Pilotom przyznano 15 proc. podwyżki pensji zasadniczej, t. zw. kilowetrowego od 1 marca wstecz. Przyznano im również minimum długości przelotu, które wynosi 4000 klm. w sezonie letnim, a 2800 klm. w sezonie zimowym.

Przed lotem „Polonji" z Polski do Ameryki.

Co do zamierzonego lotu kap. Kowalczyka i pilota Klisza z Polski do Ameryki, dowiadujemy się następujących szczegółów:

Lotnicy polscy polecą na aparacie konstrukcji włoskiej Caproni 73, który otrzyma nazwę „Polonja“. Samolot jest dwupłatowcem o rozpiętości skrzydeł 25 m., długości 15 m., wysokości 5,60 m. Powierzchnia nośna skrzydeł wynosi 143 m. kwadr., waga własna 3400 kg., obciążenie użyteczne 2200 kg., razem więc 5600 kg. Do lotu transatlantyckiego obciążenie podwyższone będzie do 6500 kg.

Samolot posiada dwa silniki „Jupiter“, chłodzone powietrzem, o sile 600 koni maszynowych. Silniki umieszczone są w jednej osi. Pomiędzy silnikami będzie umieszczony zbiornik oliwy. Zbiorniki benzyny ulokowane są w dolnem skrzydle. Szkielet samolotu wykonany jest z rur stalowych i obciągnięty płótnem. Podwozie skonstruowane jest w ten sposób, że możliwem będzie utrzymanie się na powierzchni wody.

Samolot jest obecnie montowany w zakładach Caproni w Taljedo pod Medjolanem. Pomimo pośpiechu nie będzie on jednak gotowy przed październikiem. Wobec niekorzystnych warunków atmosferycznych, które panują w tym czasie nad Atlantykiem należy się liczyć z podjęciem lotu dopiero na wiosnę. W normalnych warunkach szybkość samolotu sięga 180 km. na godzinę.

Pilot Kazimierz Klisz, który będzie prowadził „Polonję“ jest znakomitym polskim lotnikiem komunikacyjnym. Jest on w sferach lotniczych b. ceniony i dotychczas przeleciał zgórą ćwierć miljona kilometrów. Za wysoki poziom latania otrzymał Klisz specjalne odznaczenie aeroklubu austrjackiego.

Katastrofy lotnicze. W pobliżu Włocławka wydarzyła się katastrofa lotnicza, na szczęście bez wypadku z ludźmi. Z Warszawy do Poznania lecieli samolotem wojskowym dwaj oficerowie 3 pułku lotniczego z Poznania, kpt. pil. Skrzaż i por. obserw. Ścibor. W chwili, gdy samolot znajdował się na wysokości kilkudziesięciu metrów, w pobliżu Włocławka, motor przestał funkcjonować, wskutek czego aparat runął na ziemię na teren Górnego Szpatalu. Na szczęście lotnicy wyszli z katastrofy bez szwanku. Samolot natomiast uległ doszczętnemu rozbiciu. Na miejsce wypadku zjechała specjalna komisja lotnicza.

* * *

Między wsią Kupry a majątkiem Sałowszczyzna, pow. Lidzkiego, spadł samolot 5 pułku lotniczego. Aparat został całkowicie zdruzgotany. Pilot plut. Orlik i obserwator por. Nowicki ciężko ranni. Przyczyną katastrofy był defekt motoru.



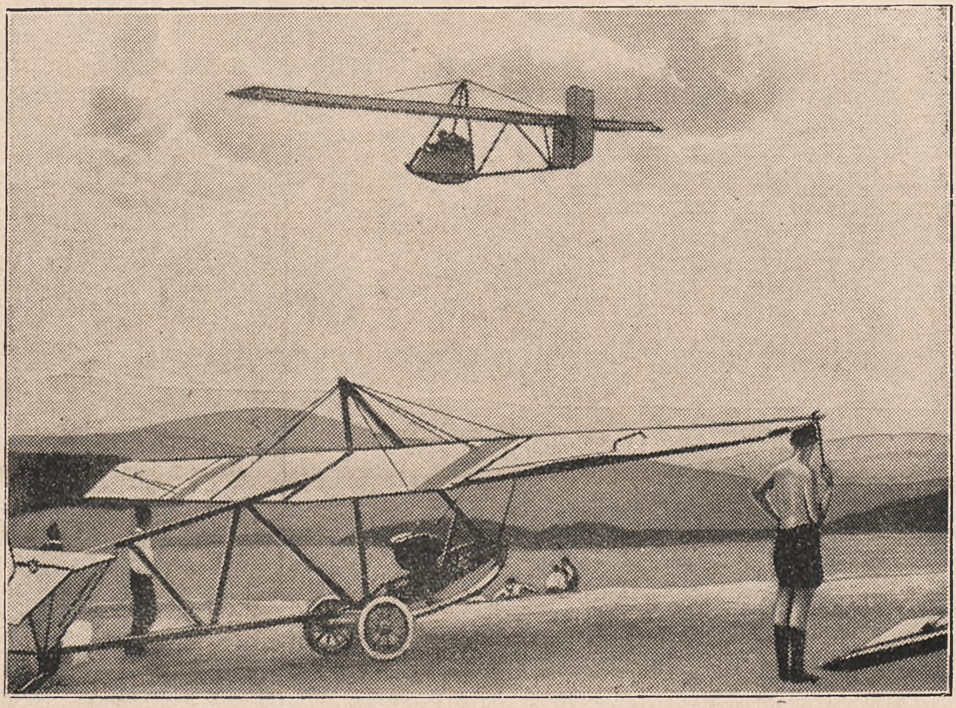
Hala montażowa Polskich Zakładów Skody w Warszawie.

Międzynarodowa Wystawa Lotnicza.

W dniach od 7 do 28 października br. odbędzie się w Berlinie największa dotychczas Międzynarodowa Wystawa Lotnicza. Między innemi będzie można oglądać samoloty pamiątkowe jak: „Hermann Köhl, „Romar", Latający Bar", który na wystawie w Paryżu prawdziwą sensację wywołał, „Nungesser et Colli", „Savoya" majora Bernardiego i wiele innych, również będą wystawione wszelkie znane motory. Swój udział zapowiedziały wszystkie kraje świata. Podczas wystawy odbędą się loty najmodniejszego sterowca „Hrabia Zeppelin L. Z. 127". Wystawa zapowiada się pomyślnie.

Doskonała propaganda. Królewski Aeroklub Belgijski, pragnąc dać członkom swoim poznać Belgję z powietrza, zorganizował w ubiegłym miesiącu lot okrężny nad całym krajem. Wynajął on od Tow. Lotniczego „Sabena" trzy wielkie samoloty pasażerskie Handley-Page, które, z 12 pasażerami każdy, wyruszyły rano z lotniska brukselskiego Evere i obleciały cały kraj, lądując w Antwerpji na śniadanie i w Liege na podwieczorek, stanęły o 18-ej z powrotem w Brukseli.

Przelot Pacyfiku. Najpiękniejszy raid, jaki dotychczas wykonany został, jest przelot ze Stanów Zjednoczonych do Australji. W dniu 31. maja samo-



Rekord światowy. Ślizgowiec pilota austrjackiego Kornfelda, na którym osiągnął wysokość 540 metrów dnia 6. sierpnia br. Tenże rekord w kilka dni później pobity przez niemieckiego pilota Dittmara (na Albercie), wysokość 740.

lot „South Cross" (Krzyż Południowy), mając na pokładzie: kpt. Kingsforda Smith, pilota i dowódcę wyprawy, Ch. Olina, drugiego pilota — Australijczyków oraz nawigatora H. W. Lyona i radjotelegrafistę J. Warnera — Amerykan, startował w San Francisco i w 24 godziny później lądował w Honolulu, przebywszy 4200 km. Ponieważ na lotnisku w Honolulu — Wheeler Field, jak się okazało, start z pełnem obciążeniem był niemożliwy, przeto „South Cross" przeleciał na inną z wysp Hawajskich — Kanai i stamtąd wyruszył 3 czerwca o 5 g. 20 m. do oddalonych o 5200 km. wysp Fidżi. Przelot odbył się nie bez przeszkód: dzielni lotnicy napotkali w czasie drogi dwie burze i mgły. Silniki odmawiały kilka razy posłuszeństwa; niemniej 5. czerwca o 14 g. 21 m. samolot lądował na Suwa — jednej z wysp Fidżi. Silny przypływ oceanu uniemożliwił odlot następnego dnia, dopiero więc 7. czerwca o 14 g. 55 nastąpił start, zaś nazajutrz, o 10 g. 55 lądowanie w Brisbane (Australja), po przebyciu 3400 km.

„South Cross" jest to Fokker z trzema silnikami Wright „Whirlwind" J-5a, po 220 MK., posiadający zbiorniki na 5900 litrów benzyny. Zaznaczyć należy, że przez cały czas lotu „South Cross" był przy

Nowy hydroplan niemiecki.

W Drawenmünden nad Bałtykiem odbył się próbny lot wielkiego hydroplanu „Roma", przeznaczonego do lotów transatlantyckich.

Hydroplan ważący 15 tysięcy klg. zaopatrzony jest w trzy motore o łącznej sile 2400 HP.

Hydroplan z łatwością wzbił się w powietrze i krążył nad morzem przez 15 minut.

Przed zaprowadzeniem komunikacji lotniczej Anglja — Ameryka.

Angielski balon sterowy „R. 100" przeznaczony do komunikacji pasażerskiej z Ameryką i Indjami, rozpocznie na przyszły miesiąc loty próbne. Angielski statek napowietrzny będzie mógł pomieścić 100—160 pasażerów.

Nowa linja lotnicza międzynarodowa. W dniu 14. maja, w związku z otwarciem Międzynarodowej Wystawy Prasowej w Kolonji, nastąpiła inauguracja linji lotniczej Antwerpja — Bruksela — Kolonja. Linję eksploatuje belgijskie przedsiębiorstwo lotnicze — S. A. B. E. N. A. w Brukseli, przy pomocy trzysilnikowych samolotów Handley-Page.

pomocy radja połączony ze stałym lądem, dawał o sobie wiadomości, a nawet kilka razy ustalał swoje położenie.

Wynalazca, który nazywał swój aparat „Gyropter“, uważa, że wynaleziony przez niego samolot wywoła w lotnictwie zupełny przewrót.

Ślady Nungessera i Colliego? Lekarz duński Wirring znalazł na wybrzeżu Jutlandji szczątki samolotu. Ponieważ wyrzucony przez morze samolot posiadał płócienne skrzydła nasycone roztworem srebrnym, a wśród szczątków znaleziono aparat radjotelegraficzny, przypuszcza się, że są to szczątki samolotu Nungessera i Colliego, lotników francuskich, którzy w zeszłym roku wylecieli z Paryża do Nowego Jorku i zginęli bez śladu.

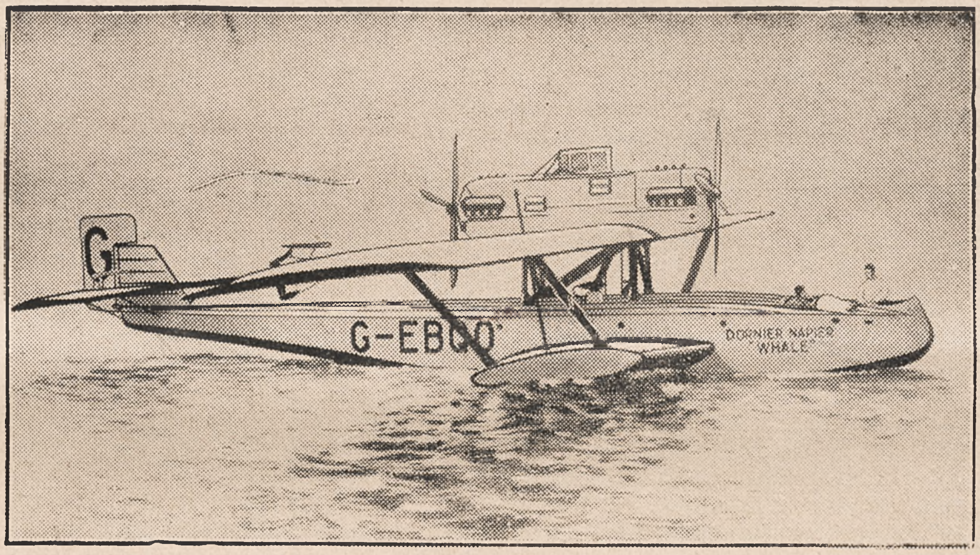
Ślad zaginionych lotników. Jeden ze statków odnalazł na wybrzeżu północnej Walji kartkę, pochodzącą od lotników Hincliffa i Elsie Mackay. Kartka znajdowała się w butelce i było na niej napisane, że samolot spada skutek burzy i mgły. Po sprawdzeniu charakteru pisma stwierdzono, że kartka ta jest autentyczna i że istotnie pochodzi od lotników, którzy w tragiczny sposób zginęli podczas lotu przez Ocean w marcu zeszłego roku.

Katastrofa lotnicza w Japonji. Podczas ćwiczeń lotniczych nastąpiła katastrofa. Japoński hydroplan wojskowy wpadł do morza, powodując śmierć jednego oficera i 2 żołnierzy.

Szybkość 1 500 klm. na godzinę (?). Francuski inżynier Chappedelaine skonstruował model samolotu, który, nie posiadając skrzydeł ani śmigła, utrzymuje się w powietrzu i rozwinąć może nieprawdopodobną szybkość 1100 do 1500 klm. na godzinę. (?)

Sukcesy angielskich lotniczek. Dwie angielskie lotniczki, obie damy z arystokracji, przebyły w jednym mniejwięcej czasie przestrzeń Londyn—Capetown: lady Bailey z Londynu do Capetown, zaś lady Heath w odwrotnym kierunku. Obie odbyły swoje loty na awjonetkach De Havilland „Moth“. Lady Bailey startowała z Londynu 9. marca, 19. była w Kairze, gdzie władze angielskie obawiały się puścić ją samą przez pustynię, wobec czego musiała czekać na towarzystwo kpt. Bentley. Pod Taborą (Afryka wschodnia) uległa wypadkowi: samolot przy przymusowem lądowaniu połamał się, lotniczka wyszła jednak bez szwanku. Otrzymawszy nowy aparat, lady Bailey wyruszyła dalej i 30. kwietnia lądowała w Capetown. Lady Heath jednocześnie ze swą przyjaciółką i rywalką wyruszyła z przeciwległego końca szlaku. Do Egiptu lot odbywał się prawidłowo, tu jednak natrafił on na przeszkody, również ze strony władz, które wahały się z udzieleniem pozwolenia na samotny lot, tym razem nad morzem Śródziemnem. Kpt. Bentley po raz drugi stał się aniołem opiekuńczym i konwojował odważną lotniczkę nad wodami. W dniu 17. maja przybyła ona do Londynu, witana owacyjnie przez cały „high life“ stolicy angielskiej.

Stypendjum dla lotniczek. Znany przemysłowiec i mecenas lotnictwa, sir Charles Wakefield ofiarował kwotę 300 f. st. (około 15 tysięcy złotych) na wyszkolenie pilotek-kobiet, „które będą mogły wykazać specjalnej komisji egzaminacyjnej, że szkolenie ich będzie celowe“.



„Dornier-Napier-Whalle“, na którym angielski lotnik śp. Courtney wylądował na Azorach, chcąc przelecieć przez Azory do Ameryki Półn.

Dżokkeje powietrzni. Amerykańskie sfery wojskowo-lotnicze, wychodząc z założenia, że przy obsłudze aparatów, przeznaczonych do szybkich lotów, należy liczyć się z każdym kilogramem nieużytecznego ciężaru, postanowiły do pilotowania dopuszczać tylko lotników o pewnej z góry ustalonej wadze, którzy, podobnie do dżokkejów, będą się musieli poddawać specjalnemu treningowi.

Tragiczne zawody balonowe. W dniu 30. maja odbył się w Pittsburg konkurs eliminacyjny balonów kulistych do zawodów o puhar Gordon Bennetta, pomimo, że obserwatorjum meteorologiczne ostrzegało o nadchodzącej burzy. Z czternastu startujących balonów, jeden spalił się wraz ze swemi dwoma pasażerami od pioruna, dwóch innych przy lądowaniu zostało ciężko rannych, wogóle zaś jeden tylko balon mógł odbyć lot, reszta zaś zaraz po starcie, wskutek burzy, musiała lądować.

Manewry lotnicze w Anglji.

Z początkiem sierpnia rozpoczęły się manewry floty powietrznej. Eskadry lotnicze przeprowa-

dziły atak na lądy, a reflektory z trudem wynajdywały na tle nieba samoloty „nieprzyjacielskie“ które po raz pierwszy pamalowane były na kolor brudno-zielony.



Śp. pilot angielski Courtney, który przy jednym próbnym wzlocie uległ wypadkowi i zmarł.

Nad Londynem odbyły się wielkie manewry eskadr lotniczych przy udziale 300 aeroplanów. Środki obrony, zastosowane przez armję lądową, usiłujące odeprzeć powietrzny atak, zawiodły prawie zupełnie, gdyż okazały się za słabe.

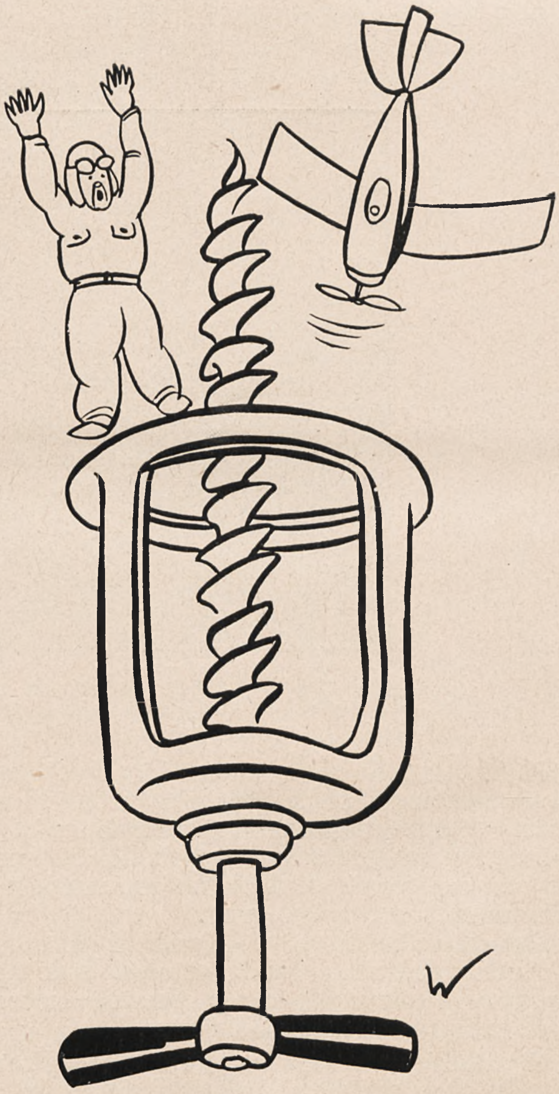
Obroną Londynu kierował wiceadmirał Brook-Popham, mając pod swymi rozkazami 150 aparatów lotniczych, głównie myśliwskich, Przeciwnikiem jego był sir John Steele, dowódca nieprzyjacielskiej grupy, nazwanej „nieprzyjacielem ze wschodu“. Za założenie ćwiczeń przyjęto warunek, że nieprzyjaciel zagraża od strony wschodniej W. Brytanji i atakuje samolotami Londyn.

Można sobie wyobrazić wrażenie mieszkańców Londynu na widok chmury samolotów, zbliżających się wśród piekelnego hałasu z przerażającą szybkością od wschodu, południa i południowego wschodu. Aparaty leciały na wysokości 800 do 1000 metrów. Aeroplany wywiadowcze, przeznaczone do obrony, wyruszyły naprzeciw nieprzyjaciela w trójkątnej formacji. Zamiast bomb użyto sygnałów świetlnych, mających za zadanie zaznaczyć wybuch bomby. Do nadejścia nocy zastosowywano sygnały o barwie czerwonej, w nocy zaś białe rakiety. Karabiny maszynowe zastąpiono aparatami kinematograficznymi, które w chwili „oddawania strzału“ dokonywały zdjęć z ostrzeliwanych aparatów i ich położenie. Zdjęcia umożliwią póżniej ocenę, o ile trafne mogłyby być strzały w razie rzeczywistej potyczki.

Zainteresowanie mieszkańców Londynu było ogromne. Uzbrojeni w lornetki teatralne, małe lunety i wszelkiego rodzaju szkła powiększające obserwowali z najwyższem zajęciem przebieg manewrów.

Wynik ćwiczeń lotniczych wypadł na niekorzyść obrony Londynu. Dotychczas już ustalono, że z siedmiu nieprzyjacielskich eskadr lotniczych, cztery zdołały rzeczywiście przedrzeć się przez linję obronną i zrzucić bomby na miasto.

W wojskowych kołach angielskich wynik ten wywołał łatwo zrozumiałe zaniepokojenie. Połowa tych aparatów, które się przedostały nad miasto, mogłaby w razie wojny zrzucić 30 ton bomb gazowych, wystarczających zupełnie do wytrucia całej ludności Londynu. W sprawie obrony Londynu mają się zająć sfery lotnicze obmyśleniem doskonalszego sposobu zabezpieczenia przed atakiem. W związku z tem „Daily Telegraph“ umieścił złośliwą wzmiankę, że całkowite zabezpieczenie Londynu przed napadem wrogiej floty powietrznej mogłoby więcej przynieść korzyści, niż pokojowy pakt Kelloga.



Samolot wpada w korkociąg.

Loty transatlantyckie i . . . długi międzysojusznicze. Incheape ofiarował pół miljona funtów szterlingów dla uczczenia pamięci swej córki, Elsie Mackay, która zginęła podczas lotu transatlantyckiego z Anglji do Ameryki wraz z dwoma lotnikami angielskimi. Pieniądze, w walucie polskiej, wynoszące około 20.000.000 złotych, złożył lord Incheape na ręce angielskiego ministra skarbu, Winstona Churchilla, przeznaczając je na zmniejszenie państwowego długu Wielkiej Brytanji, przypadającego do zapłacenia Stanom Zjednoczonym.

Rekord długości lotu,

który był w rękach Stanów Zjednoczonych, ustalony przez Stinsona i Haldemanna na 53 godz. 36 min., oraz rekord największej odległości w zamkniętym obwodzie (Niemcy, Risticz i Edzard, 4660 klm., 5 kwietnia 1927) przeszły obecnie w ręce Włoch. W dniu 31 maja o godz. 5,15 słynny lotnik wojskowy kpt. Artur Ferrarin oraz towarzysz jego mjr. Karol Del Prete startowali z lotniska Monte Celio pod Rzymem i oblatując tam i napowrót przestrzeń 74 klm. wzdłuż brzegu morza Tyreńskiego od Torre Flavia do latarni morskiej w porcie Anzia, lądowali na temże lotnisku dnia 2 czerwca o godzinie 15,52, utrzymując się w powietrzu 58 godzin 37 minut i przebywając przeszło 7000 klm.

Kpt. Ferrarin (znany naszym kołom lotniczym z pobytu w Warszawie) jest pierwszym pilotem, który dokonał w roku 1920 raidu Europa (Rzym) — Tokio, zaś mjr. Del Prete towarzyszył gen. De Pinedo w jego locie nad Atlantykiem.

Samolot typ „S. 64“, na którym rekordy te ustalono, zbudowany został przez inż. Marchetti — twórcę wodnopłatowca de Pinedo „Santa Maria“ w zakładach „Societa Idrovolanti Alta Italia“ w Sesto Calende, i posiada silnik Fiat „A. 22“ 500 MK.

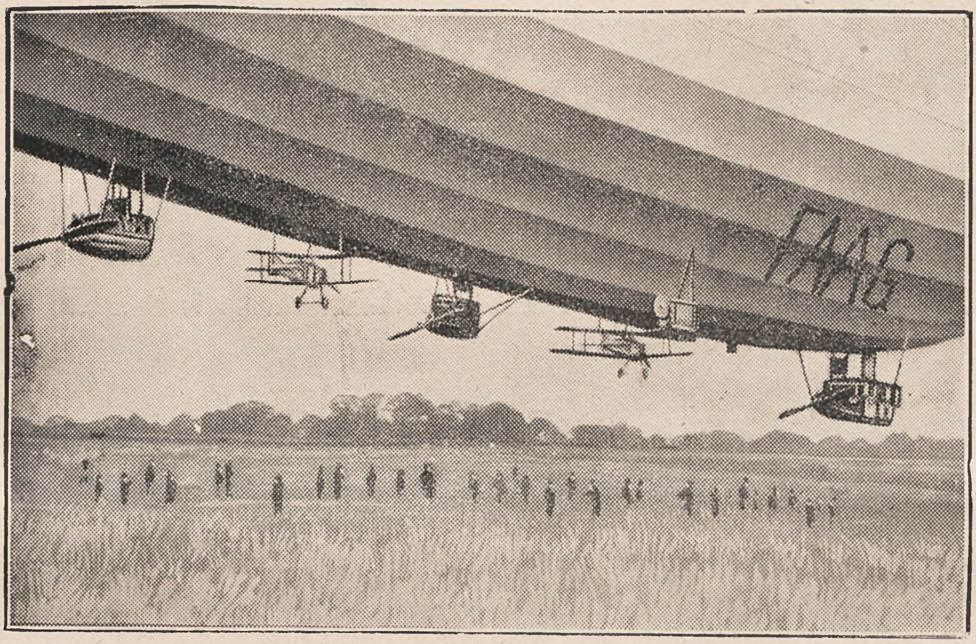
Niemieccy lotnicy Risticz i Zimmermann na aparacie Junkersa pobili rekord włoski, utrzymując się w powietrzu przez 65 godzin 26 minut.

Dzięki wspólnym wysiłkom państwa włoskiego, lotnictwa wojskowego, gminy Medjolanu i Aeroklubu medjolańskiego, powstaje w Medjolanie nowy wielki port lotniczy. Dotychczas wyasygnowane zostało na ten cel półtora miljona lir (około 750 tys. zł.).

Nowy lot naokoło świata w ciągu 15 dni.

Lot finansuje grupa bankierów chicagowskich, koszta obliczone są na 110 000 dolarów. Komendantem tego lotu, w którym wezmą udział trzy aeroplany, będzie porucznik Legh Wadc, który kierował lotem wojskowym aeroplanów naokoło świata w 1924 r. Nawigatorem będzie kapitan Bradley Jones, szef biura nawigacyjnego armji Stanów Zjednoczonych. Trasa lotu obejmie 22 156 mil angielskich i prowadzić będzie z nad brzegu jeziora Michigan koło Chicago — San Francisco — Honolulu — Wyspy na Pacyfiku — Tokio — Hong-Kong — Kalkuta — Buchara — Konstantynopol — Lizbona, Azory — Halifax — Chicago.

Nieudany lot Pelletier Doisy. W dniu 8. maja słynny lotnik, w towarzystwie swego szwagra, kpt. Gonin i inż. Carol startował z Le Bourget na samolocie Potez z silnikiem Lorraine-Dietrich 470 MK., z zamiarem odbycia lotu na Daleki Wschód, przez Indje w jedną, zaś przez Syberję w drugą stronę. W dniu 14 maja dotarł on do Kalkuty, przebywszy w ciągu 6 dni 9750 km. Nazajutrz nastąpił start do Rangunu, po przelocie jednak 650 km. i odpoczynku w Akjab, samolot musiał lądować i kapotował. Pelletier Doisy wyszedł z wypadku bez szwanku, natomiast Gonin złamał sobie rękę, zaś Carol doznał obrażenia głowy.



Angielski sterowiec „R. 33“, zwany kawalerją lotniczą, ponieważ z tego statku mogą samoloty startować dla celów wywiadowczych.

Meksykański lotnik ginie od piorunu. Meksykański lotnik Emildo Carranza, stanowiący dumę swego narodu, uległ w przelocie swoim z Meksyku do Washingtonu tragicznemu wypadkowi. W chwili, kiedy po złożeniu wizyty prezydentowi Coolidge'owi wyruszył w drogę powrotną, skręcając w kierunku Nowego Jorku, aby nad tem miastem przelecieć, zerwała się silna burza. — Opodal granic stanu Jersey uderzył w samolot i w lotnika piorun. Na ziemię spadły tylko zwłoki, a z samolotu pozostały gruzy. Carranza, dzięki swemu istotnie mistrzowskiemu kierowaniu samolotem spotykał się w Stanach Zjednoczonych z entuzjastycznem przyjęciem. Wiadomość o tragicznym wypadku nadeszła do lotniska Ealbuena w chwili, gdy tysiączne tłumy były zebrane, aby swemu ulubieńcowi zrobić owację. Poseł Stanów Zjednoczonych Morrow złożył kondolencję rządowi meksykańskiemu.



Z I. imprezy śląskiej Klubu Pilotów w Katowicach.

Humorystyka.

Pilot - zuch podczas pokazów lotniczych, popisując się karkołomnemi kawałami, miał nieszczęście, — samolot strzaskany a pilot, zabrany do szpitala, chwilowo bez przytomności, nie doznał wielkiego szwanku...

Po przebudzeniu się pilot rozgląda się po nieznanym mu pokoju i pyta dozorcę gdzie się znajduje?

Dozorca odpowiada, na pokoju Nr. 13 pod dobrą opieką.

— Dobrze, dobrze — mówi pilot — ale gdzie... w szpitalu, czy więzieniu?

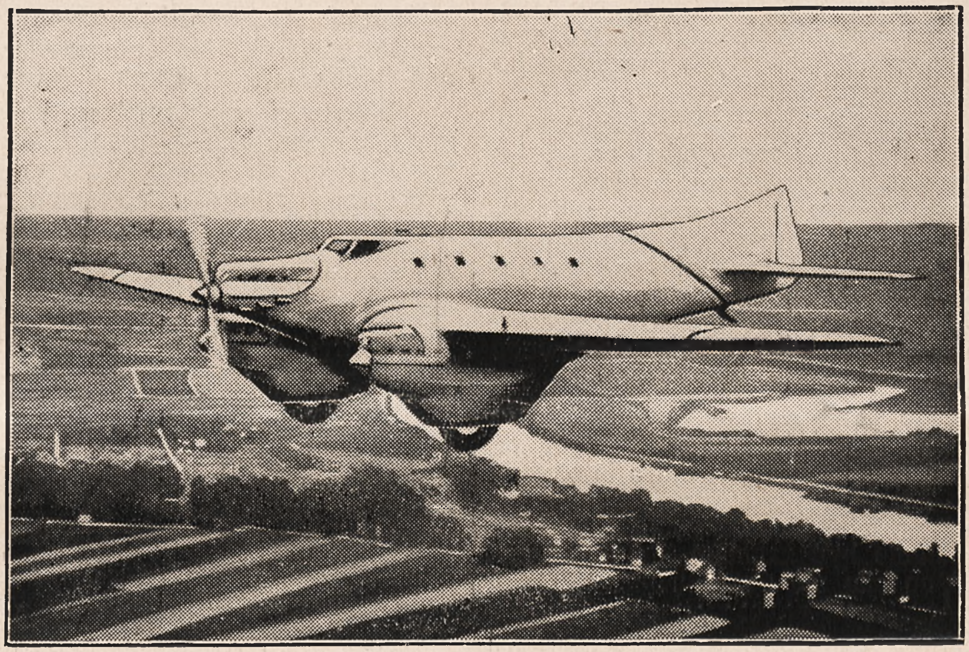
JANUSZ MEISSNER.

LEGENDA MONTPELTIER.

Montpeltier — miasteczko leży u podnóża gór Zielonych, niemal na południowo-wschodniej granicy Kanady i Stanów Zjednoczonych. Jest to mała mieścina, nie zwracająca niczem szczególnem uwagi podróżnych. Nie o nią też chodzi. W pobliżu Montpeltier-miasteczka znajduje się szczyt górski i lotnisko Montpeltier. O nich to będzie przedewszystkiem mowa poniżej. Dlatego trzeba parę słów im poświęcić; parę koniecznych słów tylko, aby nie użyć czytelnika niepotrzebnemi opisami.

Lotnisko Motnpeltier leży między New-Yorkiem a Montrealem na linji „Komerce Aviation United States-Line“, zwanej w skróceniu „Kaus-Line“, i mieści się w pokoju telegrafisty, będącego jednocześnie naczelnikiem ruchu i kasjerem. Prócz tej osobistości, którą jest stary wysłużony monter, były sierżant lotnictwa wojskowego U. S. A., obsługę lotniska Montpeltier stanowią: latarniak, mieszkający na szczycie w małym przytulonym do skały domku, trzej mechanicy i stróż nocny. Z mechaników zasługuje na uwagę starszy majster Green, werkmistrz lotnistka, pozostający na usługach linji już od siedmiu lat, to jest od czasu jej powstania.

Green jest byłym akrobatą cyrkowym, szoferem, artystą filmowym, pomywaczem hotelowym, kupcem, tragarzem i czemś tam jeszcze. Próbował



Samolot Arc-en-ciel (Tęcza), na którym śp. pilot Drouhin miał przelecieć Atlantyk.

jest przez nią wyłącznie eksploatowane. Jest to niewielka równina, położona nisko, otwarta z trzech stron, a z czwartej, od północy, zasłonięta szczytem Montpelier, który wyrasta jako naga, niemal prostopadła ściana skalna bez żadnego przejścia wprost z północnej krawędzi lotniska. Nie poprzedzają go żadne wzgórza ani inne wyniosłości, które zwykle są jakby forpocztami wyżyn. Różowo-szara ściana łupku zdaje się wisieć nad równym, kolistym terenem lotniska jak wielka żelazna kurtyna w teatrze, którą opuszcza się po skończonem przedstawieniu. Pomimo stosunkowo małej wysokości (szczyt wznosi się tysiąc trzysta pięćdziesiąt metrów nad poziomem morza) ściana ta robi kolosalne wrażenie z powodu braku jakichkolwiek poprzedzających ją wzgórz. Sam szczyt góruje nad całem pasmem, rozciągającem się na zachód, północ i południe od niego, i w dzień jest zdala widoczny. W nocy pali się umieszczony na nim sygnał dla przelatujących samolotów. Jest to rodzaj latarni morskiej z obracającemi się reflektorami o wielkiej sile światła. Oprócz tego lotnisko oświetlone jest stałemi reflektorami w miejscu nadogodniejszem do lądowania. Posiada ono dwa żelaznobetonowe hangary, budynek portowy z poczekalnią i szumnie tak nazwanem biurem dyrekcji, które najróżniejszych zawodów i nie powiodło mu się dotąd w żadnym z nich. Był oczywiście także poszukiwaczem złota, ale i to go zawiodło. Dopiero w „Kaus-Line“ dostał stałą pracę. Z początku myślał, że niedługo tu wytrzyma. Życie w Montpeltier musiało być zabijająco nudne. Mała mieścina, odwiedzana w lecie przez nielicznych turystów, rzadko dostarczała linji pasażerów i pocztę. Samoloty Kaus-Line lądowały tu tylko dwa razy na tydzień albo na specjalne zamówienie, jeżeli byli pasażerowie do Montrealu czy New-Yorku. Normalnie przelot płatowców odbywał się wprost z Jersey-City do Montreal i odwrotnie, z pominięciem Montpeltier, które zostawało na wschód od szlaku powietrznego linji. Tak, stały pobyt w tej dziurze, jak się wyrażał bywalec Green, nie był zbyt interesujący. Mimo to Green został i wytrzymał.

Zresztą Montpeltier miało też swoje zalety: było śliczne, otoczone lasami, zdrowe, ciche i tanie. Można tu było oszczędzać, a raz w tygodniu wpaść do Montrealu, aby zabawić się porządnie za dolary, regularnie płacone przez dyrekcję. A przytem Green był już trochę zmęczony burzliwem życiem i zaczął odczuwać dobrodziejstwa wypoczynku. I jeszcze jedno: Mary, córka latarnika, była naprawdę urocza. Może to był najważniejszy powód, który trzymał uniwersalnego Greena mocno w Montpeltier. Tak mocno, że po długiej walce ze swym kawalerskim uporem Green postanowił się ożenić. Ślub odbył się z należytą pompą, co jednak nie należy do rzeczy, bo Green w niczem nie zmienił się i nie zmienił też trybu życia. Związał się tylko silniej z Montpeltier, wybudował sobie dom tuż przy lotnisku, założył sad i żył nadal spokojnie, wspominając bez goryczy, aby i bez tęsknoty dawne czasy, kiedy włóczył się po całych Stanach jako człowiek do wszystkiego.

Tak przeszły trzy lata w zupełnem szczęściu i spokoju. Naruszył je dopiero głośny w swoim czasie wypadek z nowym typem pasażerskiego płatowca linji, wprowadzonym przez dyrekcję dla luksusowych podróży pośpiesznych. Od tego wypadku na linji zaczęły się dziać rzeczy niewytłumaczone, tak dziwne, tajemnicze i niepojęte, że Green, którego dalsze losy splotły się z niemi — wytrącony został na długo z równowagi i spokoju domowego zacisza.

Zdarzenia, które zamierzam opowiedzieć, mało są znane szerszemu ogółowi, choć ze względu na swą niezwykłość i mgłę tajemnicy, która je otacza, warto, aby wiedzieli o nich wszyscy. Może tym sposobem kiedyś wyjaśni się wszystko i legenda Montpeltier przestanie być zagadką, na rozwiązanie której napróżno silą się dotąd najprzenikliwsi detektywi U. S. A.

Może jest ktoś, kto mógłby rzucić promień światła na tę niesamowitą historję katastrof, których nie było, lotów na nieistniejących płatowcach z pilotami, którzy zginęli na wiele dni przedtem; płatowców, które znikają z zamkniętego hangaru...

Prasa dla pewnych, słusznych w swoim czasie zresztą, powodów przemilczała wiele ciekawych szczegółów legendy Monepeltier. Opowiadanie moje przedstawi je możliwie jasno i bezstronnie na podstawie zeznań świadków prywatnych moich badań i tego, co sam widziałem. Jednak mimo najskrupulatniejszych dochodzeń nie udało mi się rozwiązać zagadki i wyjaśnić tej tajemnicy, którą tak zwana „Legenda Montpeltier“ zawiera.

Nowy samolot, zakupiony na próbę przez Kaus-Line, miał odbyć pierwszy przelot z New Yorskiego lotniska w Jersey-City do Sydnej bez lądowania, pokrywając tę odległość *) w ciągu niespełna sześciu godzin. Odlot z Jersey-City nastąpił 10-go listopada o godzinie jedenastej w południe, w obecności dyrekcji, przedstawicieli Aeroklubu, dość licznie zebranej publiczności i całej obsługi lotniska. Kto żyw, wyległ z biur, hangarów, warsztatów i składów, aby zobaczyć odlot.

Na kilkanaście sekund przed startem zaszedł drobny wypadek: oto z budynku radjostacji pędem wypadł telegrafista Smith z taśmą telegraficzną w ręku, podbiegł do samolotu i krzyknął coś pilotowi, podając mu depeszę, poczem szybko odszedł zpowrotem. Aparat wystartował natychmiast po tem zajściu, tak, że zaciekawiony naczelny dyrektor nie miał nawet czasu wstrzymać pilota, aby dowiedzieć się, co zawierała depesza.

Dziesięcioosobowy biały płatowiec o charakterystycznie wtył wygiętych skrzydłach i dziwacznym sterze znikł na północnym skraju horyzontu z oczu zebranych. Znikł na zawsze...

Z Sydney od godziny szóstej po południu nadchodzić zaczęły depesze, pełne niepokoju. Lotniska w Montreal, Quebec i Halifax depeszowały również.

„Płatowiec K. A. U. S. 243 — nie przybył dotychczas.“

„K. A. U. S. 243 — nie przeleciał nad Montreal, nad Quebec, nad Halifax“ — brzmiały depesze.

Wówczas przypomniano sobie Smitha. Być może, depesza, którą wręczył przed samym odlotem pilotowi zawierała jakieś wyjaśnienie tego tajemniczego zniknięcia płatowca. Ale Smith znikł również. Skończywszy dyżur o godzinie dwunastej, wyszedł jak zwykle do miasta; do domu jednak nie zjawił się wcale do wieczora i szukano go napróżno u znajomych, do których czasem zachodził po służbie. Co dziwniejsze — w księdze telegraficznej nie zapisał depeszy. Nikt nie umiał powiedzieć, co ona zawierała, ponieważ cała pozostała obsługa była w chwili jej otrzymywania na lotnisku. Naczelny dyrektor wściekał się poprostu. Dobra sława linji i jej przyszłość zależały od natychmiastowego wyświetlenia tajemnicy, a tymczasem wszystko gmatwało się coraz bardziej.

Nadeszła noc. Nigdzie nie widziano zaginionego płatowca. Radjostacje wszystkich lotnisk Kaus-Line pracowały bez przerwy. Robiono przygotowania do poszukiwań na dzień następny. Tylko w Montpeltier nikt jeszcze o niczem nie wiedział. Na zapytanie dyrekcji, czy nie lądował tam jaki płatowiec, telegrafista dał odpowiedź przeczącą, i przestano się interesować tem lotniskiem. Gazety milczały o wypadku na wyraźne życzenie rządu, który był zaangażowany w przedsiębiorstwie finansowo, tak, że wiadomość o sensacyjnem zniknięciu płatowca dotarła dopiero nazajutrz do mieszkańców Montpeltier wraz z zawiadomieniem urzędowem od dyrekcji. Ale nie trzeba uprzedzać wypadków.

A więc samolot linji „K. A. U. S. 243“ znikł. Ostatni raz widziano go nad Hudsonem i od tego czasu nikt go więcej nie zobaczył. A raczej nie: widziało go jeszcze dwóch ludzi. Byli to: mechanik Green i pilot Barclay, niedawno przyjęty na linję. Pierwszy z nich widział zaginiony płatowiec tejże nocy, poczem widzieli go obaj razem w tydzień po tajemniczem zniknięciu. Jednak opowiadania obydwu o tem, co przeżyli, są tak nieprawdopodobne, że trudno byłoby w nie uwierzyć, gdyby nie cały szereg tajemniczych zdarzeń późniejszych, które, coprawda, zupełnie sprawy nie wyjaśniają, a przeciwnie — gmatwają ją bardziej jeszcze, ale pozwalają przypuszczać, że to, co widzieli Green i Barclay, jest czemś więcej, niż wytworem ich wyobraźni i skłonności do koloryzowania.

(Ciąg dalszy nastąpi.)

*) Około tysiąca siedmiuset kilometrów.

KOMUNIKAT NR. 1.

Na Walnem Zebraniu dnia 4 sierpnia, członkowie Klubu wybrali do Zarządu:

Członkiem Honorowym p. Marszałek Sejmu Śląsk. Konstanty Wolny.

Prezes pułk. szt. gen. (st. nieczynnym) p. inż. Przybylski, dyr. Huty Falwa,
wiceprezes, p. Władysław Markwitz, Katowice, ul. Młyńska 17,
sekretarz, p. Grządziel, insp. poczt., Katowice
zast. sekretarza, p. Gawroński, urzędnik pocztowy, Świętochłowice,
skarbnik, p. Fr. Guzik, współwłaśc. Fmy „Zapotel“, Katowice, ul. Sienkiewicza,
zast. skarbn., p. Eryk Wojcik, sekretarz, Tarnowskie Góry, Spółka Bracka,
ławnik, p. inż. Fr. Rzytki, Województwo, Katowice,
„ p. dyr. Pytlik, współwłaśc. Fmy „Silesia‘, Budowy Pieców, Katowice,
kom. rew., inż. Augustyn Bernatek, Ruda Śląska ul. Niedurnego 11.
kom. rew., p. Kalesse, fabrykant, Katowice, ulica Plebiscytowa 6.

Członkowie wspierający.

pułk. Ryszard Sznajder, dyr. fabr., Łaziska Górne,
inż. Józef Peters, dyr. fabr., Rybnik,
Sabas, naddyr., Katowice, Huta Marty,
gen. dyr. inż. Jüngels, Godula-Chebzie,
inż. Walter Witzel, Katowice,
Józef Gärtner, aptekarz, Katowice,
Urząd Gminny Chropaczów,
Stanisław Sobota, dyr., Katowice,
Józef Miratyński, dyr., Katowice,
Jan Macha, przemysłowiec, Bielsko,
inż. Curt Püsch, dyr., Goleszów,
Walter Deutsch, fabrykant, Bielsko,
Chrząszcz Jan, wł. majątku Gruboszyce, powiat Wadowice,
Aleksander Lewinger, właśc. majątku, Wilamowice. pow. Wadowice,
Dr. Zygmunt Drobniewicz, Biała-Bielsko,
Marjan Baron Czecz, właśc. dóbr Kozy, pow. Biała.
Andrzej Rudziński, właśc. majątku, Osiek, powiat Oświęcim,
Hrabina Thun von Hohenstein, Kończyce Wielkie,
Asesor górniczy Walter Braetsch, dyr., Katowice,
Dr. Leopold Lowitsch, dyr., Katowice,
inż. Adolf Schwartz, dyr., Katowice II,
Jan Rutkowski, Katowice, Zjedn. Huty Król. i Laura
Karol Jakubek, Katowice, Zjedn. Huty Król. i Laura,
Jan Szczepurek, prokurent, Katowice.
Czesław Donajski, prokurent, Katowice,
Magistrat Miasta Mikołowa,
Adolf Brüll jun., przemysłowiec, Bielsko,
Arcyksiążycy Browar w Żywcu,
Fma Krain i Fesser, Katowice.
Biela Paweł, Katowice-Dąb.

Członkowie zwyczajni.

Zygmunt Rosada, Mysłowice.
Jan Kożdoń, Bielsko,
Fabjan Propper, Katowice,
Leopold Próchnik, Katowice,
Alfred Mayer, Dąbrówka Mała,
inż. Janusz Barcikowski, Bieruń Stary,
inż. Stanisław Daszewski, Rybnik,
Brunon Szonowski, em. major, Królewska Huta,
dyr. Władysław Szczepański, Katowice,
Józef Rzychoń, Katowice,
Dr. Kazimierz Gaszyn, Katowice,
Eugenjusz Maliszewski, Kazimierz,
Tomasz Rduch, Królewska Huta.
Wilhelm Kościelny, Katowice,
Edward Duda, Brzeziny Śląskie,
Wilhelm Stachula, Katowice,
Henryk Smykała, Świętochłowice,
Eryk Warzecha, Katowice,
Cholewa, Świętochłowice.
Kawik, Świętochłowice,
Piotr Kaczmarek, Siemianowice,
Waldemar Stachula, Katowice,
Stefan Polonji-Płoński, Katowice,
Jan Gold, dyr., Bielsko,
Gruszka, Pszczyna,
Guidon Sobek, Katowice,
Karol Lukaszek, Katowice,
Emanuel Otremba, Katowice-Bogucice,
Hugon Wolf, Kraków,
Henryk Künzer, Katowice,
Albin Bühl, Katowice,
Antoni Oska, Roździeń-Szopienice,
Jan Frankowski, Ruda.
Rudolf Kopiec, Piotrowice Śl.

Członkowie nadzwyczajni.

Michalski, Katowice,
Prabucki Zygmunt, Katowice,
Liszka Jan, Tychy,
Gawroński Bronisław, Świętochłowice,
Rudzki Walenty, Katowice.
Jastrzębski Augustyn, Kraków.
Józef Mżyk, Mysłowice.

Lotnictwo, to obrona w czasie wojny, — fundament życia ekonomicznego w czasie pokoju.

Lotnictwo, to przyszłość narodu!

Popierając lotnictwo, bronisz sam siebie!

Przygotowuje się nowy tajemniczy lot transatlantycki.

Wspaniały „Adlon Hotel“ w Berlinie, gości od niedzieli osławionego mr. Charles Levina, który niesyt wrażeń przelotu z Ameryki do Chocieburza, zjechał z Paryża, by... przygotowywać nowy lot transatlantycki, ale już w kierunku przeciwnym.

Mr. Levin jest tajemniczy.

Mr. Levin nie mówi nic, oblegających go dziennikarzy zbywa żartobliwemi wspomnieniami ze swej pierwszej podróży, fotografom zaś łaskawie zezwala fotografować się ze wszech stron i we wszelkich pozach.

Jak twierdzi — taka reklama nie zaszkodzi!

Ale, nietrudno jest przejrzeć cele tego spekulanta: bussinesmana.

Luksusowe apartamenty Levina sąsiadują z pokojami, zajętemi przez jego towarzyszów podróży — rasowego czarnookiego Hiszpana Bert Accosta,



znakomitego pilota, który wraz z komandorem Byrdem dokonał trudnego przelotu z Nowego Jorku do wybrzeży Francji, oraz pokojami Miss Mabel Boll, multimiljonerki amerykańskiej, pięknej i kapryśnej blondynki, znanej powszechnie, jako — „królowa djamentów“.

Urocza Miss Mabel Boll Atlantyku dotąd nie przeleciała, jednak usiłowała... Piękna „królowa djamentów“ startowała już ni mniej, ni więcej, tylko 15 razy, zawsze jednak bez powodzenia.

Nie zrażała się jednak prześladującym ją pechem i ostatni start do transoceanicznego lotu zakończył się przymusowem lądowaniem na Green Harbor na Nowej Funlandji.

Tak więc trójka ta — Lewin — spekulant, znakomity pilot komandora Byrda — Accosta, oraz kapryśna amerykanka „królowa djamentów“ — Miss Boll, sięgająca po sławę pilotki, wypływają na arenę, jako nowa sensacja lotnicza.

Nie dla przyjemności bawi ta trójca w Berlinie

Mr. Levin, od rana w pocie czoła „pracuje“. Poczta przynosi mu paki całe korespondencji, depesz, lokaj melduje interesantów, telefon brzęczy na biurku.

Mr. Levin jest zajęty. — Pertraktuje z zakładami „Junkersa“, chcąc nabyć wielki aparat typu „Bremen“, na którym zamierza przebyć Atlantyk z Europy do Ameryki.

Skąd zamierza startować, gdzie ma zamiar lądować, jaką sobie trasę lotu wytycza, kiedy lot rozpocznie — osłania to tajemnicą.

W każdym bądź razie udział jego w tej imprezie daje pewność, że bez jakiejś nadzwyczajnej „kombinacji“ z pewnością nie obejdzie się...

Wstępujcie do L. O. P. P.

W związku z licznemi zapytaniami co do sposobu zgłaszania się na członków L. O. P. P., Śląski Komitet Wojewódzki komunikuje:

Zapisy na członków L. O. P. P. przyjmują wszelkie Koła Miejscowe L. O. P. P., które znajdują się prawie w każdej gminie Śląska. Na czele tych Kół stoją Panowie Naczelnicy gmin, wzgl. kierownicy szkół. Do nich należy się więc zgłaszać w celu zapisania się na członka.

Urzędnicy i pracownicy kolejowi tworzą osobne Koła, które znajdują się prawie w każdej miejscowości, gdzie istnieje poczta lub dworzec. Na ich czele stoją pp. naczelnicy odnośnych Urzędów, którzy przyjmują zgłoszenia na członków L. O. P. P. od personelu pocztowego i kolejowego.

O ile w danej miejscowości nie istnieje Koło L. O. P. P., należy się zwrócić do Powiat. Komitetu L. O. P. P., który poza wyjątkiem miast Król. Huty i Katowic istnieje przy każdem Starostwie. Prezesem takiego Koła jest p. Starosta.

W mieście Król. Hucie należy zgłaszać zapisy na członków u skarbnika p. Blaka, Skarboferm.

Zaś obywatele miasta Katowic winni się zgłaszać do Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. Katowice, lotnisko, skrytka pocztowa 291.

Wystawienie legitymacji następuje po uprzednim zapłaceniu wstępnego i składki członkowskiej.

Wstępne i składki członkowskie są następujące:

a) członkowie dożywotni płacą jednorazowo conajmniej 150 zł., skutkiem czego zwolnieni są od dalszego płacenia składek.

Członkami dożywotnimi mogą być nietylko osoby, ale i towarzystwa, firmy, przedsiębiorstwa, instytucje różnego rodzaju, gminy, korporacje itd., o ile uiszczą conajmniej 150 zł.

Oczywiście składka 150 zł. stanowi minimum, wobec czego wyższe składki są bardzo pożądane.

b) członkowie rzeczywiści: wstępne 1,— zł., składka miesięczna 50 gr.

Każdy członek założyciel i rzeczywisty otrzymuje za każdą składkę znaczek składkowy, który umieszcza się w legitymacji.

Natomiast członkowie dożywotni znaczków nieotrzymują, lecz jedynie legitymację zielonego koloru.

O ile zgłoszenie się do jednego z wymienionych punktów zapisu napotyka na trudności, należy się zwrócić wprost do Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Katowicach, lotnisko, skrytka pocztowa 291, przekazując równocześnie na konto P. K. O. Katowice 302 455 odnośną kwotę tytułem wstępnego i składek.

Na odcinku przekazu należy wyszczególnić tytuł wpłaty, poczem nastąpi przesyłka legitymacji i znaczków.

Członkowie L. O. P. P. mogą także otrzymać odznakę członkowską.

Cena tejże wynosi 1,— zł. i należy takową uiścić z góry.

Również w wszelkich innych sprawach, dotycz. L. O. P. P. i Obrony Przeciwgazowej, należy się zwracać do wspomnianych Kół wzgl. Komitetów.

Śląski Komitet Wojewódzki L. O. P. P.

„Lot Polski“.

Nr. 8 (59) za sierpień „Lotu Polskiego“ rozpoczyna nader interesujący, dyskusyjny artykuł mec. Kaftala, rozpatrujący wyprawę „Italji“ z punktu widzenia moralności i prawa.

Obok obficie ilustrowanego, obszernego sprawozdania z XI-go Salonu Lotniczego w Paryżu, znajdujemy artykuł w języku francuskim p. t. „Souverainete et Aeronautique“, opublikowany z okazji XXXV-tego Kongresu Tow. Prawa Międzynarodowego (Internatinale Law Association) w Warszawie, który redakcja we wstępie również w języku francuskim wita w pięknych słowach, ze względu na znaczenie tego Towarzystwa, zajmującego się także prawem lotniczem, dla rozwoju lotnictwa.

Z pozostałych prac zwraca na siebie uwagę artykuł inż. Arnda, omawiający sprawę pierwowzorów (prototypów), oraz bogate, jak zwykle działy: gazowy i techniczny.

KRONIKA ŻAŁOBNA.



Ś. p. kapitan pilot

Smerczak Gustaw.

Dnia 1. sierpnia br. odbył się w Poznaniu pogrzeb ś. p. kapitana-pilota Smerczaka, D-cy eskadry 3. pułku lotniczego, będącej na ćwiczeniach letnich w Zbiersku pod Kaliszem. Zginął on śmiercią lotnika na lotnisku eskadry w dniu 28. lipca br. wraz z towarzyszącym mu na pokładzie samolotu kapralem Schneidrem Władysławem.

Ś. p. kapitan-pilot Smerczak urodzony w roku 1897 w miejscowości Bojaniec pod Żółkwią, z ławy szkolnej wstępuje jako 18-letni młodzieniec w sierpniu 1914 roku do 3 pułku piechoty Legjonów Polskich, skąd w kwietniu 1915 roku zostaje przeniesiony do artylerji i przydzielony do 2-ej baterji haubic. Przyjmuje czynny udział w bojach II. brygady, zdobywając dzięki swym zdolnościom i waleczności szarżę kaprala. W roku 1917 korzystając z powrotu Legjonów do kraju, zdaje egzamin dojrzałości i zapisuje się na wydział prawny uniwersytetu lwowskiego. Po kryzysie przysięgowym w roku 1917 zostaje wcielony do armji austrjackiej, gdzie w maju 1918 roku, po ukończeniu szkoły oficerów rezerwy artylerji, uzyskuje stopień chorążego i zostaje następnie wysłany na front zachodni do Arleon w Belgji. W grudniu 1918 roku powraca do kraju i wstępuje do 2-go krakowskiego pułku artylerji polowej, przemianowanego później na 3 p. a. p. i wraz z pułkiem odbywa kampanję czeską, ukraińską i bolszewicką, zdobywając stopień podporucznika. W bojach tych jako oficer pełen świadomości, niezwykłej odwagi i chłodnej rozwagi, dający sobie radę w najbardziej nieprzewidzianych sytuacjach, umiejący zachować zawsze zimną krew, świeci przykładem swym podwładnym i kolegom. Za swe czyny, odwagi i zasługi, położone w walkach nad wywalczeniem i utrwaleniem niepodległości Polski, zostaje odznaczony Krzyżem „Virtuti Militari“ V. klasy, 4-ro krotnie Krzyżem Walecznych, Krzyżem Waleczności II. klasy za obronę Śląska oraz odznaką II. Brygady Legjonów Polskich.

W roku 1924 wstępuje w charakterze ucznia do szkoły pilotów w Bydgoszczy, po ukończeniu której zostaje przydzielony do 2-go pułku lotniczego w Krakowie, a w roku 1925 przeniesiony zostaje do 3. pułku lotniczego.

Jako człowiek i oficer o prawym charakterze, skromny, posiadający zamiłowanie do prawdy i szczerości, energiczny i stanowczy, potrafił swym postępowaniem zyskać należytą ocenę u przełożonych sympatję i miłość u kolegów, oraz przywiązanie i posłuszeństwo u podwładnych.

Przez śmierć jego lotnictwo straciło dzielnego oficera o wybitnie bojowych cechach żołnierskich.

Pamięć o nim pozostanie nazawsze w szeregach lotniczych, co choć w części niech będzie pociechą dla pozostałej po Nim stroskanej Wdowy i rodziny.

Niech Ci ziemia ta, którą tak gorąco ukochałeś, lekką będzie a szum drzew nad Twoim grobem niech wyśpiewuje starą i dobrze Ci znaną z legjonowych bojów piosenkę:

„Śpij kolego w ciemnym grobie
Niech się Polska przyśni Tobie“.

*

Dnia 2. 8. 1928 r. zmarł śmiercią lotnika przy wykonywaniu lotu ćwiczebnego na somolocie myśliwskim „SPAD“.

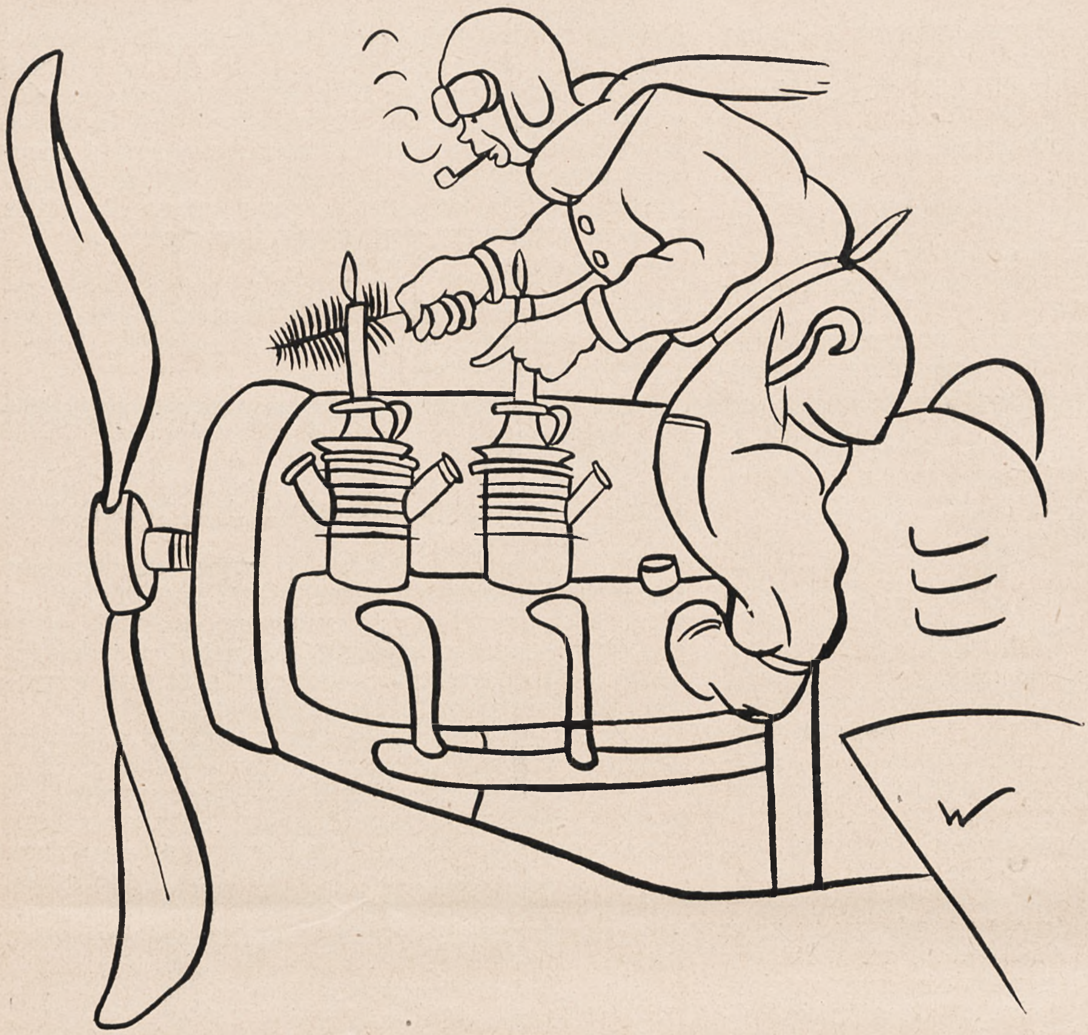
Kapitan-pilot

Aleksander Świejkowski

Ś. p. kapitan pilot Świejkowski Aleksander urodził się dnia 25 lutego 1898 r. w Schodnicy, pow. Drohobycz. Dnia 15 sierpnia 1914 r. wstąpił jako ochotnik do 2 pułku ułanów Legjonów Polskich. Od dnia 4 4. 1918 r. do 1. 11. 1918 r. służył w 6 pułku ułanów b. armji austr. W dniu 6. 11. 1918 r. wstąpił jako ochotnik do Wojska Polskiego do 6 pułku ułanów, dnia 22. 2. 1919 r. mianowany podchorążym, 13. 1. 1922 r. wyznaczony na D-cę 3 Szwadronu i mianowany podporucznikiem, 10. 6. 1922 r. mianowany porucznikiem, w r. 1924/25 ukończył 10-cio miesięczny kurs doszkolenia w Centr. Szkole Kawalerji w Grudziądzu, dnia 12. 4. 1926 r. odszedł na kurs pilotów, który ukończył w kwietniu 1927 r. 1. 1. 1927 r. mianowany kapitanem, dnia 24. 5. 1927 r. przydzielony po ukończeniu szkoły pilotów od 2 płk. lotniczego w Krakowie, gdzie pełni funkcje D-cy Eskadry i dnia 26. 6. 1928 r. wyznaczony został na stanowisko adjutanta pułku.

Cześć Jego pamięci!

Koledzy z II. pułku lotniczego, Kraków.



Najnowsze czyszczenie świec.

HUMOR.

Po pokazie lotniczym spotyka się dwóch przyjaciół, A i B, którzy byli tam obecni i latali.

A. pyta B. o wrażeniach odbytych w czasie lotu.

B. odpowiada, byłem zachwycony, oglądałem miasto i mogłem nawet domy rozpoznawać a zapytany A. odpowiedział:

Ja zaś wrażeń żadnych nie miałem, tylko nie wiadomo mi jest, kiedy i w jaki sposób dostałem się do Rygi.

* * *

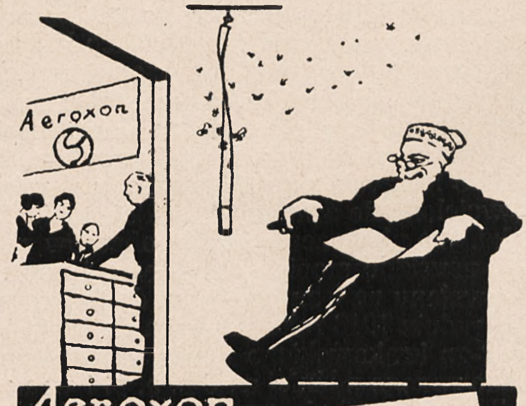
Co czyni młody pilot po pierwszej kraksie z której wyszedł bez szwanku?

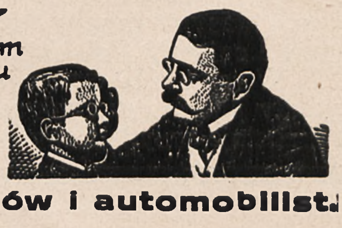
— — — — — — —

. . . Zmienia bieliznę

* * *



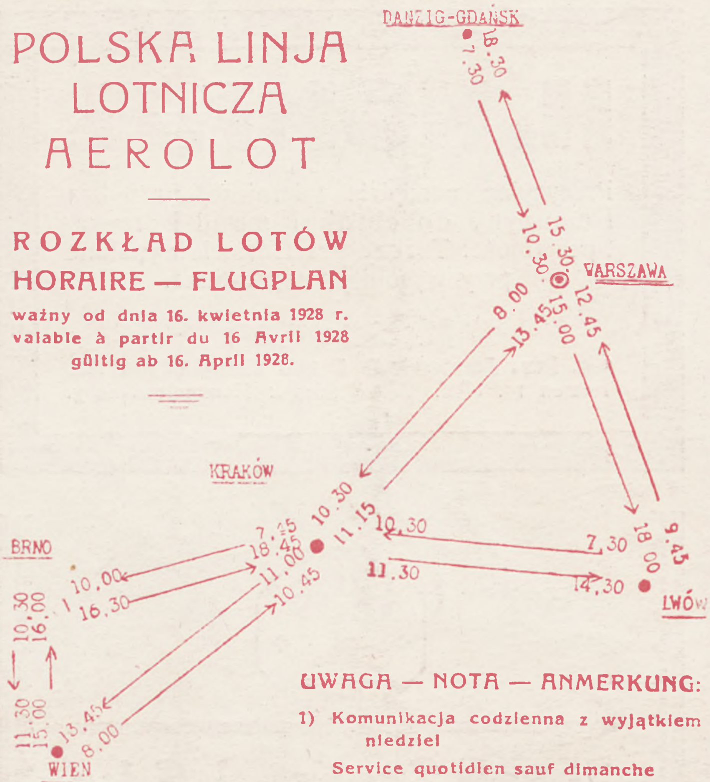




POLSKA LINJA LOTNICZA AEROLOT

ROZKŁAD LOTÓW
HORAIRE — FLUGPLAN

ważny od dnia 16. kwietnia 1928 r.
valable à partir du 16 Avril 1928
gültig ab 16. April 1928.



UWAGA — NOTA — ANMERKUNG:

1) Komunikacja codzienna z wyjątkiem niedziel
Service quotidien sauf dimanche
Verkehr täglich ausser Sonntag

2) Loty na linji Kraków-Brno-Wien tylko w: WTORKI, CZWARTKI i SOBOTY.
La ligne Kraków-Brno-Wien n'est desservie que les MARDI, JEUDI et SAMEDI
Die Linie Kraków-Brno-Wien wird nur: DIENSTAGS, DONNERSTAGS u. SONNABENDS beflogen.

3) Loty na linji Wien-Brno-Kraków tylko w: PONIEDZIAŁKI, ŚRODY i PIĄTKI.
La ligne Wien-Brno-Kraków n'est desservie que les LUNDI, MERCREDI et VENDREDI.
Die Linie Wien-Brno-Kraków wird nur: MONTAGS, MITTWOCHS u. FREITAGS beflogen.

Wydawca: Klub Pilotów Województwa Śląskiego w Katowicach. — Administrator: Próchnik Leopold, Katowice.
Tłoczono w Drukarni Śląskiej, sp. z ogranicz. odpow. w Katowicach.